В.И.Воронов

МОРСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В своей книге автор, бывший морской летчик-истребитель 6-го гвардейского дважды Краснознаменного Севастопольского истребительного авиаполка рассказывает о подвигах товарищей по оружию в боях при обороне Кавказа, освобождении Крыма и юга Украины, изгнании немецко-фашистских захватчиков с территории Румынии и Болгарии. С особой симпатией и уважением автор вспоминает о тех, кто не дожил до дня Победы, погиб а жестоких боях за Родину.

•

Воронов В. И .
Морские истребители

Издательство ДОСААФ
Москва 1986

Предисловие

У каждого, кто прошел огненные годы войны, были своя, непохожая на другие, судьба, были Свои фронтовые дороги, свои победы и поражения, радости и печали. Пережитое и испытанное в суровое лихолетье запало в души фронтовиков и не дает покоя.

«Память - очень тяжелая ноша», - скажет Владимир Иванович Воронов в конце своих документальных записок, а мне подумалось, что этот человек все послевоенные годы жил ею, тревожился и чувствовал себя в неоплатном долгу перед теми, кто был рядом, кто геройски сражался и погиб за свое Отечество.

О чем его книга? О войне, но не о всей войне с ее масштабами и историческими битвами, а лишь о том, что видел и пережил в боях на Кавказе, в Крыму и юге Украины сам автор, тогда летчик-истребитель, лейтенант, а ныне генерал-полковник авиации. Владимир Иванович писал свою книгу так, будто бы вновь жил среди однополчан-гвардейцев, будто бы он, как и в сороковые, крылом к крылу поднимался с ними в атаку.

Знаю достоверно, что даже после одного боя некоторые люди седели. Владимир Иванович в свои двадцать лет взлетал, случалось, и по три, четыре раза в день, бросая свой истребитель то в шквальный зенитный огонь, то на «мессера», лоб в лоб, когда другого выхода не было. Воздушные поединки складывались по-разному. Сбивал он фашистских истребителей, терпел неудачу сам, и в том, что пишет автор об этом с прямотой и откровенностью, - достоинство его книги. В ней уроки войны и фронтовой опыт, переданный боевым летчиком с профессиональным знанием своего дела и предельной достоверностью.

В ней автор показывает и то, как готовились победы в воздухе многими людьми на земле. В дни несения боевого дежурства,

воздушных поединков, в самые трудные минуты фронтовой жизни рядом с летчиками находились партийные и комсомольские работники. Они умели вдохновить словом, пробудить бесстрашие, ненависть к врагу, воспитывали любовь к Родине, дружбу и армейское братство, те именно качества, которые помогали бить врага на суше, в воздухе и на море.

Во многих эпизодах Владимир Иванович раскрывает напряженный труд авиационных специалистов. Он был поистине героическим. Не раз и не два трудяги и мастера на все руки возвращали в строй изрешеченные осколками и снарядами боевые машины.

Читая записки фронтовика, мы восхищаемся подвигами гвардейцев Михаила Авдеева, Сергея Денисова, Михаила Гриба, солдатской мудростью Ивана Шишкина, мужеством женщин в тылу. Вместе с тем, мы не можем смириться с проявлением трусости и беспечности, которые порой встречались и на фронте.

Словом, книга боевого летчика волнует и тревожит, позволяет взглянуть на прошлое с позиции нынешнего дня. Герои В. Воронова в те годы были молоды, допускали ошибки, промахи, но, читая о них, думаешь: «Как они были прекрасны душой. Как мужественны и сильны духом!»

Любовь к Родине, ненависть к врагу поднимала их до орлиных высот. Именно такой вывод видится мне в документальном повествовании автора, обращенном к нынешней молодежи.

Н. НАУМОВ,

Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации

На фронт

Ровно гудели моторы торпедоносца. Его слегка болтало. Кроме экипажа в самолете было два пассажире: Б. Татарский и я-выпускники Военно-морского авиационного училища.

Полет длился уже около трех часов. В фюзеляже, рядом с воздушным стрелком, было тесно и неудобно. Сидели на чехлах, опираясь спиной о выступающие шпангоуты. Погода была хорошая: ярко светило майское солнце в узкие плексигласовые окошечки, на небе ни облачка.

Внизу после весенних паводков зеркальными отблесками попыхивала Волга с разбросанными по течению баржами, катерами и одинокими лодчонками. Сердце всколыхнулось при виде этой широкой и могучей реки. Она жила в моем

воображении с детства тем привольным потоком, который нес когда-то разинские струги, потоком буйным, песенным. Но открылась мне Волга степенной, словно уставшей после долгих и суровых двух военных зим.

Воздушный стрелок, молодой парень в сером комбинезоне и кожаном шлеме, шустро спустился со своего места на пулеметной установке, крикнул:

- Сталинград! Сталинград!

Мы прильнули к прорезям окон, надеясь увидеть легендарный город, о котором думали, за судьбу которого переживали.

В первых числах февраля 1943 года здесь отгремели последние победные залпы, возвестившие об окончании гигантской битвы на Волге. Видя наш интерес, стрелок жестом пригласил меня подняться вверх на его место. Вот теперь можно окинуть взглядом всю панораму города с прилегающими окрестностями. Бросились в глаза руины, сплошное нагромождение камня. Кое-где виднелись уцелевшие стены домов с многочисленными дырами… Но ни одного целого дома. Внизу лежал мертвый город.

Более шести месяцев не прекращалась смертельная схватка под стенами Сталинграда. Глядя с высоты птичьего полета на искореженные орудия, подбитые танки, машины, замершие на склонах высот, у дорог, на городских окраинах, мы пытались представить себе все, что здесь было. Сердца наполнялись болью и гневом. Еще больше захотелось скорее попасть на фронт.

Всего несколько дней назад, 17 мая 1943 года нам, первым четырем выпускникам третьего Военно-морского авиационного училища, созданного на базе 1-го запасного авиаполка, объявили приказ народного комиссара Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецова о -присвоении звания младший лейтенант. На следующий день стало известно: все четверо направляемся на Черноморский флот. Оказывается, только там сохранились самолеты-истребители МиГ-3, на которых мы летали в училище. Мне, признаюсь, больше хотелось попасть на Балтийский флот, поближе к Ленинграду, где жил и учился, где остались родные и близкие, где в первую осень войны погиб мой отец. Но и назначение на Черное море не огорчило. Мы многое слышали о воздушных боях над Кубанью и Новороссийском, о подвигах и победах летчиков-истребителей А. Покрышкина, братьев Д. и Б. Глинка, черноморцев М. Авдеева и К. Алексеева, которые были для нас в ту пору, можно сказать, кумирами.

И вот наш путь лежит на юг, к Черному морю. «Скорее бы!» - думали мы, пролетая над Сталинградом.

Визитная карточка

Ну так, сынки, завтра начнем полеты, - сказал командир второй эскадрильи капитан А. Шамин в заключение беседы с нами. Шамину, невысокому, круглолицему, немного медлительному, было тогда едва за тридцать. Но нам, девятнадцатилетним, он казался стариком. Мы уже знали, что многие в полку звали его Батей и что авторитетом у летчиков и техников этот спокойный и добрый человек пользовался безоговорочным.

- Вы, младший лейтенант Воронов, пойдете в звено старшего лейтенанта Абарина, - сказал Шамин.

Распределив по звеньям моих товарищей, Жукова, Самару и Татарского, он коротко познакомил нас с задачами полка.

7- й истребительный авиационный полк, которым командовал Герой Советского Союза майор К. Денисов, базировался на аэродроме в Грузии и входил в состав 62-й истребительной авиационной бригады ВВС Черноморского флота и совместно с 3-м истребительным авиаполком выполнял задачу по прикрытию с воздуха главной базы Черноморского флота -Поти. Здесь были сосредоточены все крупные корабли, в том числе и линейный корабль «Парижская коммуна». Поти в ту пору являлся наиболее удобным и единственным на Кавказском побережье пунктом базирования наших кораблей. Легкие силы флота:

торпедные катера, морские охотники, тральщики базировались в Туапсе, Батуми, Сочи. Немецко-фашистское командование понимало, в каком сложном и стесненном положении находился Черноморский флот, и стремилось сковать боевые действия кораблей применением подводных лодок и бомбардировочной авиации. Не было дня, чтобы над Поти не появлялись самолеты-разведчики. На большой высоте, оставляя за собой белый инверсионный след, они часто пролетали над главной базой флота.

Для отражения налетов бомбардировщиков и перехвата воздушных разведчиков противника на наших аэродромах постоянно, днем и ночью, несли боевое дежурство истребители. Наведение истребителей осуществлялось по радио и постами ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи) с помощью полотнищ и стрел, которые выкладывались на земле в определенных местах и указывали направление на воздушного противника. В то время система наведения истребительной авиации была еще далека от совершенства: не хватало радиолокационных станций, да и те, которые состояли на

вооружении, имели ограниченные возможности…

Более подробно о жизни полка мы узнали, когда познакомились с его ветеранами. Нашим вопросам не было конца. Мы расспрашивали старших товарищей об обстановке на фронте и Черном море, о воздушных боях, достоинствах и недостатках тех или иных самолетов-истребителей, о повадках врага.

Вспомнилась мне тогда одна встреча. По пути в полк разговорился я в поезде с летчиком-истребителем. Он возвращался из госпиталя в часть после ранения. На обгоревшем лице резко виднелись свежие шрамы. На гимнастерке у летчика сверкал орден Красного Знамени. Он охотно вступил в разговор. Оказалось, что летал на самолете Як-1, воевал на Кавказе, был сбит. А сбит потому, что не заметил «мессера», который «свалился» на него со стороны солнца. Но труднее всего оказалось выпрыгнуть из падающего горящего самолета.

- Однако, как видишь, остался жив, глаза видят и мы еще повоюем… А науку «мессера» запомнил: храбрость храбростью, а свое дело и повадки врага знать надо. Не думай, что «мессер» сам хвост подставит, жди… Так что учиться надо и на земле, и в небе, - говорил он наставительно, но без тени превосходства.

Контрольный полет предстояло выполнить на двухместном учебно-тренировочном истребителе УТИ-4 с заместителем командира эскадрильи старшим лейтенантом К. Никоновым.

Среднего роста, стройный, с красивыми чертами лица, всегда веселый и жизнерадостный, он, вместе с тем, был достаточно строг. Подойдя к самолету, Никонов посмотрел на меня и сказал:

- Ну покажи, Воронов, чему тебя научили.

- Постараюсь, товарищ старший лейтенант, - ответил я.

Никонов начал с присущей ему обстоятельностью объяснять задание. Мне предстояло в зоне выполнить глубокую восьмерку, переворот и боевой разворот, затем два комплекса - переворот, петля, иммельман. В заключение - две бочки, спираль и заход на посадку. Без выключения мотора выполнить полет по кругу.

- Все ясно? - спросил он.

Я ответил утвердительно, так как подобное задание приходилось выполнять неоднократно в училище. Быстро занял свое место в задней кабине, присоединил шланг переговорного устройства к «уху», так называли металлическое приспособление, которое вставлялось в отверстие летного шлема, и доложил о готовности к полету.

Набрав высоту, я выполнил восьмерку, затем в комплексе вертикальные фигуры и перешел на бочки. На этот раз я решил их выполнить замедленными, как учил нас в училище любимый

инструктор и наставник В. Кочетков. Сидевший впереди Никонов не реагировал на мои действия. Казалось, что его в самолете не было. Это успокаивало, придавало уверенность. Самолет послушно подчинялся каждому моему движению, и я чувствовал, что псе получается нормально.

Контрольный полет без преувеличения можно назвать визитной карточкой летчика: как слетаешь, такова тебе и оценка. Вот почему я с таким нетерпением ждал, что скажет Никонов.

После второй посадки он с легкостью вылез из машины и коротко сказал:

- Хорошо. Можешь вылетать на «миге».

Так закончился для меня первый экзамен в боевом полку.

Мудрость инструктора

В этот день и мои однокашники успешно сдали «экзамен». Вечером в приподнятом настроении мы собрались вместе. Начались воспоминания о нашем училище, где мы осваивали истребители. Вспоминали курсантские будни, своих первых инструкторов, тех, кто дал нам путевку в небо. Особенно тепло говорили о командире звена лейтенанте В. Кочеткове - первом нашем наставнике. Он отличался от своих коллег и молодостью, и какой-то особой любовью, беспредельной преданностью крылатой профессии. Кочетков был прирожденным истребителем.

Мы, курсанты, старались во всем подражать ему. Для Василия Васильевича не было плохих и хороших курсантов, любимчиков и отвергнутых, он к каждому прокладывал свою тропку, зная, кто на что способен. Правда, хвалил он нас редко, однако тех, кто делал успехи, не обходил поощрениями, вместе с тем усложняя программу обучения. Это тоже было своего рода поощрением, стимулом в учебе.

Василий Васильевич каждый вечер после полетов приходил к нам в казарму. И вновь начиналась учеба. В его руках маленькие модели самолетов, которые он всегда носил при себе, совершали фигуры высшего пилотажа, маневрировали, сближаясь и расходясь в разные стороны. На наших глазах разгорались воздушные бои в самых сложных и бесчисленных вариантах.

Однажды вечером Кочетков повел с нами речь о бочке. Мы поначалу удивились: чего о ней говорить, о бочке. Мы еще раньше лихо крутили ее на И-16 и УТ-2.

Но Кочетков улыбнулся:

- Не спешите с выводами. Бочка бочке рознь. Попробую я вас научить бочке, на которой горели и опытные летчики.

Речь шла, как мы убедились, действительно об очень сложной

фигуре, так называемой замедленной или управляемой бочке.

Сложность заключалась в том, что в момент полного оборота вокруг продольной оси в замедленном темпе, в процессе вращения, происходит перемена функций рулей. При крене более сорока пяти градусов, чтобы удержать нос самолета от зарывания, надо отклонить верхнюю педаль, причем почти до отказа. В этот момент руль поворота выполняет функцию руля глубины. А чтобы самолет не развернулся в сторону бочки, нужно отдавать ручку от себя, так как руль глубины выполняет функцию руля поворота. Но самое сложное, пожалуй, выдержать равномерный темп замедленной бочки в положении, близком к перевернутому, когда на летчика действует отрицательная перегрузка и его буквально вытягивает из кабины. С плохо притянутыми к сиденью привязными ремнями бочку практически не выполнить:

ручка управления ускользнет из рук и самолет выйдет из повиновения.

А что в это время творится в кабине! На летчика падает все, что плохо закреплено: предметы снаряжения, случайно попавшие вещи. А если в кабине грязно, поднимается пыль, попадает в глаза, рот и нос летчика. Ощущение, прямо скажем, не из приятных.

Вот почему Василий Васильевич перед полетом на выполнение сложного и высшего пилотажа заставлял механиков и курсантов тщательно чистить и мыть кабину. И было у него еще одно требование: прежде чем выполнить эту злосчастную бочку в воздухе, ее надо было от

работать на земле. Мы ложились на спину и начинали

мысленно управлять самолетом.

- Курсант Жуков, что вы ногами крутите, как младенец в люльке, не спешите… А у вас, Воронов, где правая рука? Плавнее, плавнее на себя берите, - руководил Кочетков нашими манипуляциями руками и ногами.

Вначале к таким тренажам мы отнеслись с недоверием и даже принимали их за шутку инструктора, потом поняли - он совсем не шутил. И вскоре убедились в его правоте, уже не на земле, а в воздухе. Помню мою первую попытку выполнить замедленную бочку. Мы вылетели с Кочетковым. Он выполнил ее сам, передал мне управление и разрешил выполнить фигуру самостоятельно. Но у меня вместо бочки получилась, как шутили летчики, «кадушка»: самолет зарылся носом на выводе с разворотом в сторону.

Позже в самостоятельных полетах на Як-1 я десятки раз пытался выполнить эту, как оказалось, непростую фигуру и нередко терпел неудачу. В конце концов я овладел ею довольно

успешно, но, признаюсь, растянуть бочку по-кочетковски, до 10-15 секунд, мне удавалось редко.

А ведь замедленная бочка не была боевой фигурой пилотажа и в программе летной подготовки в училище не значилась. Почему же Кочетков учил курсантов выполнять эту фигуру? А вот почему. При выполнении замедленной бочки больше, чем в других фигурах пилотажа, летчик имеет возможность прочувствовать машину, постичь тонкости ее поведения и управления. Кочетков воспитывал у курсантов стремление к слиянию с летательным аппаратом при пилотировании.

Не раз он говорил нам:

- Ты и самолет-единое целое. Сумеешь с ним слиться, понять его, можешь рассчитывать на успех в бою. Машина, так же как и человек, способна па отдачу, но только не каждому. Для умного летчика она щедра, для неуча, извините, она скупая. К самолету надо относиться на «Вы».

Вот в чем была мудрость инструктора, воспитателя воздушных бойцов. Он не давал нам ни малейшего повода успокаиваться, заноситься своим умением перед другими, спокойно взирать па промахи.

- Сам выискивай ошибки, не жди, когда они подстерегут тебя из-за угла, - любил повторять он.

Я рассказываю об этом человеке подробно потому, что с него началась вся моя судьба летчика. Он навсегда вселил в меня веру в то, что при желании каждый человек может добиться своей мечты, закалить свой характер, преодолеть ошибки и трудности.

Правда, в те годы мы менее всего думали о преодолении трудностей. Для нас было главным попасть на фронт. «Вот попадем на фронт, там и докажем, на что способны», - рассуждали курсанты. И никто тогда не мог даже представить, как все не просто в жизни, как часто мечты разбиваются, сталкиваясь с обстоятельствами, подчас самыми невероятными. Для меня лично путь на фронт и путь в небо мог бы закончиться еще в училище 24 сентября 1942 года.

Испытание на прочность

Был обычный летный день на аэродроме. Осеннее солнце с трудом пробивалось сквозь плотные облака. Тихо. Мне предстояло выполнить первый полет на свободный воздушный бой с командиром звена Кочетковым. И вдруг перед самым вылетом подул слабый ветерок с юга. Было принято решение сменить старт, то есть изменить направление взлета и посадки. Это привело к тому, что взлетная полоса стала короче. Кроме

того, поверхность аэродрома в новом направлении была неровной, выступала «горбылем» где-то в середине и с уклоном в конце полосы. С таким направлением старта летали редко, и он считался наиболее сложным для нашего аэродрома.

При подготовке к полету на воздушный бой, помня советы инструктора, я плотно привязался поясными и плечевыми ремнями. Одновременно с ведущим запустил мотор и вырулил следом за ним для взлета по одному. Я наблюдал, как Кочетков при разбеге скрылся за бугром, как через несколько секунд опять появился в поле зрения, по уже в воздухе.

Пора и мне взлетать. Взглянув еще раз на ведущего, я передвинул сектор газа полностью вперед, самолет набрал скорость и оторвался от земли. Я потянулся левой рукой к крану уборки шасси, но в этот момент произошло что-то неожиданное и непонятное… Последнее, что запечатлело мое сознание, - какая-то темная стена слева, у козырька фонаря. А дальше… провал. Я ничего не почувствовал: ни удара, ни боли. Вмиг все остановилось и померкло.

Очнулся в ванне. Открыл глаза и увидел перед собой женщину в белом халате, она стояла, наклонившись, и что-то срезала ножницами с моей руки. Черная от масла и грязи рука кровоточила. Только одна мысль успела промелькнуть в моем сознании: «Где я?» А затем белый халат… потолок… поплыли, закружились, и я вновь провалился в небытие…

Второй раз открыл глаза и увидел потолок. Лежу на кровати. Правая рука и лицо забинтованы. И опять вопрос: «Где же я?» Попытался вспомнить что-нибудь о себе. Промелькнуло что-то отрывочное, далекое и не совсем реальное. Лето… Под Ленинградом, в деревне… Куда-то должен идти: то ли на озеро купаться, то ли в лес… Захотелось повернуться на бок. Сделал резкое движение, и опять все закрутилось…

Несколько раз на короткое время приходил в сознание, смутно видел девушку в белом халате и тут же куда-то проваливался. А однажды, и это уже не было призраком, я увидел перед собой военного, сидящего на табуретке возле койки. Напрягал память и пытался вспомнить, кто же этот капитан со шпалой в петлице? Почему он здесь? Почему он говорит, а я ничего не могу понять?

Такое состояние продолжалось двое суток. Сознание постепенно возвращалось. Наконец догадался, что нахожусь в госпитале, вспомнил, что я курсант, летчик, и осознал, что со мной случилась беда. Навестившие меня в госпитале товарищи рассказали все, как было.

После отрыва от земли мой «як» зацепил левым крылом за

крышу дома, одиноко стоявшего на границе аэродрома и невидимого со старта. От сильного удара левая плоскость разрушилась, и самолет фактически с одним крылом и работающим мотором, вращаясь вокруг продольной оси, пролетел около сотни метров и в перевернутом положении врезался в землю правым крылом и носом.

Мотор после удара оторвался и по инерции, кувыркаясь, пролетел вперед более пятидесяти метров. Жертв по счастливой случайности не было. Отделался испугом и старик, который ехал на телеге по дороге. Увидев, что его догоняет какой-то предмет, он с криком пустил лошадь вскачь.

От самолета остался лишь искореженный фюзеляж без мотора и крыльев. Хвостовое оперение, фонарь кабины и фанерная обшивка «яка» разлетелись на мелкие части. Сохранились, по существу, только рама фюзеляжа из железных труб да кабина с приборной доской. Привязные ремни выдержали, не оборвались, и я повис на них головой вниз. Через несколько минут к месту падения самолета прибежали техники и курсанты, приподняли раму фюзеляжа, отрезали привязные ремни и извлекли меня из кабины без сознания. Лицо и руки были в крови, смешанной с землей и моторным маслом.

Все, кому довелось наблюдать за падением самолета, не верили тому, что я мог остаться живым. Но действительно случилось чудо: мое сердце билось. Некоторые утверждали, что спасли привязные ремни, пытались делать и другие предположения, и лишь потом, стало известно, что спасли меня случайные совпадения. Во-первых, уцелевшая плоскость крыла значительно смягчила удар о землю, во-вторых, в перевернутом положении кабина самолета оказалась над придорожной канавой. Не будь этой канавы, я бы, скорее всего, разбил голову. Ну и в-третьих, при ударе о землю мотор оторвался и улетел далеко вперед. Все ждали, что вытекающий из баков бензин вспыхнет, но, к счастью, этого не случилось. Не было мотора, не было и источника воспламенения.

После такой аварии мало кто верил, что я выживу. Даже командир первого запасного авиаполка полковник М. Смиренский при встрече с летчиками сказал:

- Это невероятно, но факт: Воронов был на волоске от гибели.

После рассказов товарищей и очевидцев я стал вспоминать детали, анализировать причины происшествия в не мог найти ответа на мучившие меня вопросы: «Почему я не увидел того домика перед взлетом? Почему не избежал столкновения?» Не давала покоя и другая мысль:

«Буду ли я летать после этого происшествия?» Познав радость

полета впервые на самолете У-2 в мае 1941 года в Ленинградском аэроклубе на аэродроме Горская, пройдя испытания голодом и холодом зимой 1941-1942 годов в деревне Чепчуги под Казанью, куда был эвакуирован аэроклуб, почувствовав и полюбив самолет-истребитель во время учебы в запасном авиаполку, я и не мыслил судьбы другой, без полетов. Весь, своим разумом и всеми чувствами, был предан авиации. Мечтал о тех днях, когда закончу училище и попаду на фронт, мечтал отомстить ненавистным фашистам за смерть отца, за тяжкие муки матери и невесты в блокадном Ленинграде, за слезы, горе и кровь советских людей. Я понял, что эти мечты после аварии оказались под угрозой. Меня могли обвинить в непредусмотрительности при выполнении взлета, могли не допустить к полетам врачи, имея веские доказательства: кроме физических травм, я несколько раз терял сознание.

Несмотря па мрачные мысли, я быстро поправлялся. Заживали ссадины на лице и повреждения кисти правой руки. День ото дня становилось легче. Помогла физическая закалка. Еще в школе увлекался спортивной гимнастикой, хоккеем, греблей, не прекращал тренировок и в училище. Вот с тех пор я безоговорочно верю в великую целебную силу спорта. Потому и говорю - для спорта нет возрастных границ, с детства и до самой старости он должен быть верным и надежным спутником жизни. А уж что такое физическая подготовка для бойца, говорить не приходится.

…Срок моего лечения подходил к концу, врачи не торопились давать заключение, и вот тогда начались мои хождения к начальнику госпиталя. Пришел раз, пришел два, выгнал, однако наказал врачам проверить меня досконально. В третий раз сдался:

- Ты, я вижу, Воронов, настырный. Хорошо, выпишем тебя, но, смотри, больше нам не попадайся.

В часть возвращался в поношенной солдатской гимнастерке и таких же поношенных шароварах: все мое обмундирование после аварии пришло в негодность. Но думалось не об этом. На душе была радость. Жив, здоров и иду в свою часть. Даже встречные люди, казалось, понимали меня и одаривали улыбками. Оказавшись в родной эскадрилье, в кругу своих друзей, я почувствовал себя счастливым. В воинском коллективе закладывается особая мужская дружба, скупая на слова, но щедрая на душевные чувства. Мы уважали друг друга и делились всем по-братски в беде и радости.

Скажу откровенно, меня мучила совесть. Как отнесется командир звена к происшествию со мной? Но лейтенант

Кочетков, выслушав мой доклад, посмотрел на забинтованную руку и только коротко сказал:

- Выздоравливайте. Набирайтесь сил.

Я хорошо понимал, что сразу после возвращения из госпиталя спрашивать о возобновлении полетов неразумно, хотя этот вопрос и вертелся у меня на языке. Дней через десять Кочетков сам спросил:

- Ну, как себя чувствуешь?

- Хорошо, - ответил я. - Как бы побыстрее начать летать?

- Подожди еще немного. Скоро и с тобой займемся, - ответил инструктор.

О моей аварии вспоминали редко, никаких претензий не высказывали: у командования эскадрильи было немало других более важных забот.

Летные происшествия в ту пору при подготовке летчиков случались не раз. Чаще всего они происходили на взлете и посадке из-за грубых ошибок курсантов в технике пилотирования. Некоторые инструкторы считали, что ошибки в обучении неизбежны, хотя в училище с такими мнениями вели беспощадную борьбу.

Прошла еще неделя. Курсанты летали, набирались опыта, я же терпеливо ждал своего часа. И вот он наступил. Кочетков назначил день полета на УТИ-4. Вечером я еще раз внимательно прочитал свои записи, вспомнил скорости полета, порядок выполнения пилотажа в зоне, подготовил летное снаряжение и с беспокойством лег спать. Лишь бы не подвела погода!

…Кочетков пилотировал сам. Набрал высоту 2000 метров и, ничего не говоря, начал выполнять непрерывно комплекс за комплексом фигуры сложного пилотажа на предельных режимах, с максимальными перегрузками. Переворот, петля, иммельман; полуторная бочка, петля, боевой разворот, восходящая двойная бочка и опять новый каскад фигур высшего пилотажа. В короткие паузы между комплексами он внимательно смотрел па меня в зеркало, установленное на борту передней кабины.

Встретившись с вопросительным взглядом инструктора, я взялся за ручку управления и несколько раз покачал ею из стороны в сторону, что означало: «Прошу разрешения взять управление». Кочетков ответил тем же сигналом: «Добро». Взяв управление, я повторил каждую кочетковскую фигуру с предельными перегрузками. Старался выполнять все энергично, как говорили у нас, по-истребительски, хотя сознавал, что допускал ошибки. Кочетков, видимо, остался доволен и показал жестом: «Давай на посадку!» «Вот как! - промелькнула мысль. - Даже доверил посадку. Это уже хорошо».

Зарулив к посадочному знаку «Т», я первым выскочил из кабины и с трепетом стал ждать, что скажет инструктор. Бросит: «Нет!»-и все, моя судьба решена. Кочетков не спеша спрыгнул на землю, снял парашют и с улыбкой сказал только два слова:

- Будешь летать.

Я вспыхнул от радости. Позже мне стало известно: не все руководители эскадрильи поддерживали Кочеткова. Он доказывал им, что в аварии не столько виновен Воронов, сколько те, кто при смене старта не учел сложности взлета и забыл о наличии высокого препятствия на границе аэродрома. Инструктор настойчиво защищал своего ученика, стараясь подчеркнуть его летные качества.

Полет на УТИ-4 не был случайным. Кочеткову надо было окончательно убедиться, не произошло ли у меня психологического надрыва, не появилось ли чувство боязни воздуха, не отразилась ли на физическом состоянии длительная потеря сознания. Он испытывал меня на прочность, чтобы сказать потом: «Да» или «Нет».

Такие люди никогда не забываются.

Не ищи того, чего нельзя найти…

Ввод в строй молодых летчиков шел ускоренным темпом. Летали каждый день: программа обучения на

самолете МиГ-3 не всем давалась легко. Случались ошибки и поломки при взлете. Еще сложнее была посадка. «Миг» не «терпел» высокого выравнивания, а при перетягивании ручки сваливался на крыло. Взлет и посадку этого самолета усложнял длинный нос, который закрывал обзор в передней полусфере. Молодым летчикам также приходилось привыкать к бетонной взлетно-посадочной полосе, в училище они летали только с грунта.

Однако, несмотря на сложности, через две недели молодые пилоты были введены в строй и допущены к несению боевою дежурства. Заступали дежурить рано утром до восхода солнца и закапчивали в вечерних сумерках. Пара истребителей от каждой эскадрильи все светлое время находилась в готовности номер один, летчики сидели в кабинах и были готовы по сигналу через сорок секунд взлететь на перехват противника. Ночью дежурили наиболее опытные воздушные бойцы. Тяжело было в знойные дни сидеть в пышущей жаром, раскаленной кабине «мига» в полном летном снаряжении. Техники придумывали различные приспособления, чтобы уберечь летчиков от палящих лучей солнца: прикрывали кабину чехлами или мастерили что-то

наподобие зонта из подручных средств.

Сигналом на вылет по тревоге служила зеленая ракета с командного пункта полка. Дублировалась команда на вылет по телефону. У аппарата постоянно дежурила связистка, которая обычно располагалась под крылом самолета ведущего пары. Пищу принимали возле самолетов.

Молодые летчики с высокой ответственностью относились к несению боевого дежурства, дорожили доверием, которое им оказывалось, и стремились выполнить задачу как можно лучше. Каждый из них, сидя в кабине самолета, мечтал, что сегодня непременно повезет, удастся вылететь на перехват. Ну, а если встреча с врагом состоится, то не уйти тому от возмездия.

15 июня 1943 года - мой первый боевой вылет на прикрытие главной базы Черноморского флота Поти. По сигналу была поднята в воздух четверка МиГ-3 и направлена в зону барражирования в море, откуда ожидалось появление врага. Ежедневные полеты фашистских разведчиков над Кавказским побережьем настораживали командование: не исключалось нанесение бомбовых ударов по нашим кораблям. Барражировали парами. Летчики до боли в глазах всматривались в безоблачное небо, в бескрайнюю синеву моря. Появление какой-нибудь точки на горизонте, напоминавшей самолет, заставляло учащенно биться сердце, вселяло надежду на встречу с врагом. Только бы не пропустить, только бы увидеть фашиста! Как хотелось поймать его в прицел, нажать на гашетки пулеметов и поразить огнем! И хотя в первых вылетах встреч с противником не было, мы не теряли надежды и настойчиво готовились к боям.

Значение основной формулы воздушного боя как сочетание маневра и огня понимали все: и старые, и молодые летчики. Победу одерживал тот, кто был способен не только искусно пилотировать самолет, но и метко вести огонь из пушек и пулеметов, из любого положения, с первой атаки поражать врага.

Как показал опыт первых лет войны, в летной подготовке больше уделялось внимания отработке техники пилотирования, чем тренировке в стрельбе, особенно по воздушным целям. И не случайно в первых воздушных боях некоторые летчики расходовали весь боезапас патронов и снарядов, а поразить противника не могли.

Война потребовала принятия срочных мер. В училищах и в строевых частях были пересмотрены программы обучения, методика воздушной стрельбы, совершенствовались приспособления для буксировки воздушных мишеней, так называемых конусов, на различных типах самолетов.

Заметно улучшилось и вооружение истребителей. На смену

авиационным пулеметам калибра 7,62 мм типа ШКАС поступили крупнокалиберные типа УБ (универсальный Березина) и пушки калибра 20 мм типа ШВАК. На всех новых истребителях, выпускаемых во время войны нашими авиационными заводами: Як-1, Як-76, Як-9, Ла-5, Ла-7, ЛаГГ-3, устанавливались только крупнокалиберные пулеметы и пушки. Огневая мощь наших самолетов-истребителей неизмеримо возросла, и летчики стали более уверенно поражать самолеты противника.

Хотелось бы подчеркнуть и такую деталь. В первые годы войны среди летчиков-истребителей широкое распространение получило уничтожение врага в воздухе таранным ударом своего самолета. Об этом много говорилось по радио и широко писалось в газетах. Да, советские летчики, воспитанные ленинской партией, обладали исключительно высокими морально-боевыми качествами. Когда не было другого выхода, они без колебаний шли на таран и сбивали врага. Действительно, таран - оружие смелых и мужественных. Но в то же время такой метод уничтожения противника дорого стоит: при воздушном таране иногда гибнут летчик и боевая машина. Поэтому не случайно среди авиационных командиров все более утверждалось мнение, что истребитель - оружие не разового действия, а многократного. В умелых руках самолет-истребитель, вооруженный пушками и пулеметами, - грозное разящее оружие. Об этом убедительно свидетельствовал боевой опыт прославленных советских асов: Б. Сафонова, А. Покрышкина, черноморцев М. Авдеева, Е. Рыжова и многих других. Мы с восхищением слушали рассказы о подвигах тех, кто совершил таран, расспрашивали не только о способах маневрирования, но и о том, как лучше и незаметнее сблизиться с самолетом фашиста, по какому месту или части хвостового оперения следует наносить удар винтом своего самолета. Большинство из молодежи готовы были без колебаний применить таран, если этого потребует обстановка.

В 7- м истребительном авиаполку было немало признанных мастеров воздушного боя, которые умело учили и воспитывали молодых летчиков. Среди них К. Никонов, А. Томашевский, Б. Абарин, П. Коваль. Под их руководством мы почти каждый день тренировались в стрельбе по воздушной мишени -конусу, который буксировали на самолете И-15 бис. Ошибки повторялись одни и те же: мы не умели точно определить дистанцию до цели и, боясь столкнуться с конусом, открывали огонь с большой дальности. Как быть, что делать? Теоретически мы знали, что открывать огонь нужно не издали, а почти в упор, не далее ста метров. И здесь нам помогла изобретательность. Кто-то изготовил простейший тренажер. Он состоял из двух проволочных колец,

соединенных крестом. Мы брали его в руки, вертели перед глазами, прицеливаясь по летающим над аэродромом самолетам. Нередко вспыхивали споры при определении дистанции до самолетов или же наземных предметов. «Судьи» при этом измеряли дистанцию шагами.

Конечно, далеко не все молодые летчики с одинаковым терпением и упорством стремились овладеть искусством воздушной стрельбы. Были и «сачки», которые не любили трудиться в поте лица, а довольствовались тем, что умели кое-как «держаться за ручку». Преуспевали те, кто по жалел себя, кто воспринимал все хорошее у командиров и товарищей.

Вспоминается такой случай. Он произошел с лейтенантом А. Жуковым. Обычно стрельбу по мишенн-конусу вели несколько летчиков, но чтобы различать пробоины, нуди окрашивали в разные цвета. Такая стрельба была престижной; никому не хотелось ударить, как говорится, в грязь лицом. После сброса конуса на летное поле к нему сбегались все, кто был свободен, и начинались подсчеты. Но какого цвета та или иная пробоина, сказать порой было трудно. Больше всех и громче всех спорил А. Жуков. Этого летчика любили в эскадрилье за веселый нрав, добродушие, честность. Он был маленького роста, худенький и ему трудно давались полеты на МиГ-3, особенно стрельба.

- Да не может быть, чтобы моих пуль не было в конусе! - говорил он громко. - Я же стрелял в упор!

- У кого какой упор, - вставлял кто-нибудь из летчиков, стоявших рядом.

- Я видел, как от конуса пошла пыль после очереди, - горячился Жуков.

После этих слов он, уже в который раз, принимался ползать на коленях по конусу и искать свои пробоины. Осмотрев все, не только пробоины, но даже случайные мазки, и убедившись окончательно, что он опять промазал, Жуков отходил в сторону, скручивал толщиной в палец самокрутку и тут же начинал подшучивать над другими неудачниками.

Однажды командир эскадрильи капитан А. Шамин собрал всех летчиков и после короткого подведения итогов летной смены сказал:

- Сегодня у нас опять отличились Гейченко и Воронов, опять в конусе красных и синих пробоин больше всех. Ну-ка, расскажи нам, как выполняешь стрельбу? - обратился ко мне командир.

Несколько смутившись таким вниманием командира эскадрильи, я рассказал коротко о своих действиях при атаке конуса. Высказал и предположение о том, что причиной промаха при стрельбе кроме большой дистанции может быть ошибка по

высоте. Ведь конус имеет диаметр всего один метр, поэтому очень важно, чтобы конус проходил в прицеле точно через центр во время ведения огня.

К удивлению, мой рассказ слушали с большим вниманием не только молодые, по и опытные летчики. А Жуков после разбора возьми да скажи:

- Товарищ командир, зарядите мне пули красного цвета, вот тогда и увидим, кто больше попадет.

На следующий день командир приказал Жукову зарядить патроны с пулями, окрашенными в красный цвет.

Но и на этот раз у него получилась осечка. Он ползал по конусу, пытаясь обнаружить хоть одну пробоину, а на него со всех сторон сыпались подначки.

- Эх, Саша, видно, у твоего пулемета ствол кривой, - смеясь, говорил В. Самара. - Не ищи, твои пули полетели за «молоком».

Жуков не оставался в долгу в словесных баталиях, последнее слово почти всегда было за ним. И на этот раз он отпарировал:

- Кто бы говорил?… Твоих пуль тоже что-то не просматривается. Сознайся, не выспался?…

Перепалка на этом закончилась, а вечером в боевом листке появилась заметка, в которой сообщалось, что двум летчикам за отличную стрельбу по конусу командиром эскадрильи объявлена благодарность. Рядом была нарисована карикатура на А. Жукова. Он был изображен ползающим на коленях по конусу с лупой в руке. Конус же нарисован с глазами, носом, ртом и сопровождался такой надписью: «Не ищи того, чего нельзя найти».

Летчики и техники с интересом рассматривали рисунок. Раздавался громкий смех, сыпались шутки и остроты. Но больше всех поразило то, что редактором боевого листка был не кто иной, как сам Жуков. Мы знали его способности к рисованию, ценили его склонность к поэзии, однако не ожидали, что он нарисует самого себя. После этого к нему все стали относиться с еще большим уважением.

Дважды проверь себя

Весь личный состав полка работал с большим напряжением. Полеты и боевое дежурство каждый день.

Свободного времени и выходных дней не было. Старослужащим летчикам изредка, после большой летной нагрузки, командир эскадрильи давал возможность передохнуть. Для тех, кому предоставлялся такой случай, это был праздник. Счастливчики обычно с вечера начинали готовиться к этому дню.

Приводили в порядок морскую форму: китель и брюки клеш. а те, у кого еще не было морской формы в полном комплекте, брали у своих товарищей. Отдых сводился обычно к прогулке по городу, посещению рынка, к свиданиям и танцам. Возвращались из увольнения поздно, и тут начинались шумные разговоры, смех, расспросы, продолжавшиеся иногда за полночь. А ранним утром - опять аэродром, опять полеты.

В те дни 1943 года мы с волнением вслушивались в скупые слова сообщений Совинформбюро о событиях на фронте. Понятно, что нас особо интересовали бои над Кубанью, где развернулись настоящие воздушные сражения, в которых участвовали сотни самолетов. Интересовало буквально все: на каких самолетах воюют А. Покрышкин и его боевые товарищи, что нового появилось в действиях фашистских летчиков, что такое «этажерка», почему подобные тактические приемы не применялись в воздушных боях раньше? Мы не сомневались, что воздушные сражения в небе Кубани знаменуют перелом в борьбе за господство в воздухе в нашу пользу. У нас появилось больше новых самолетов, не уступающих по своим тактико-техническим характеристикам хваленым «мессершмиттам». Возросло летное и тактическое мастерство наших летчиков. При разборах полетов мы рисовали на доске покрышкинскую «этажерку», разбирали расположение и задачи тактических групп, их взаимодействие в различной обстановке.

В первых числах июля началась Курская битва. Сражения на земле и в воздухе отличались небывалой ожесточенностью. В них принимали участие сотни и даже тысячи танков с обеих сторон, в воздухе шли бои с участием сотен истребителей и бомбардировщиков. Молодые летчики мечтали попасть туда, где решалась судьба Родины. Но все понимали несбыточность этой мечты и необходимость выполнения боевых задач здесь, на самом южном участке советско-германского фронта.

Как- то ранним утром я сидел в кабине «мига» в готовности номер один. На аэродроме шли обычные учебные полеты. Взлетали и садились «миги», «киттихауки», в зонах техники пилотирования можно было видеть ведущих учебные воздушные бои самолеты. И вдруг подбегает техник звена:

- Командир, разбился Никонов!

Пятнадцать минут назад старший лейтенант Никонов в паре с младшим лейтенантом Самарой вылетели на учебный воздушный бой, а произвел посадку ведомый один, без ведущего. Он быстро зарулил на заправочную, выскочил из кабины и тут же оказался в окружении летчиков и техников. Самара, расстегнув Шлемофон, возбужденно и путано повторял:

- Упал. Разбился мой командир…

Кто- то усомнился:

- Может, выпрыгнул?

- Нет, я видел, как он врезался в землю, - отвечал Самара.

К стоянке подъехала полуторка. Из кабины вышел командир полка К. Денисов. Все расступились. Командир отвел Самару в сторону и стал его расспрашивать. Никому не хотелось верить, что К. Никонов погиб и что мы больше его не увидим. Летчики и техники переживали каждый по-своему. Некоторые негромко о чем-то переговаривались, пытаясь понять, что же могло произойти с Никоновым, другие молча курили.

Позже стали известны обстоятельства его гибели. В ходе учебного воздушного боя один на один преимущество было на стороне Самары, он постепенно стал заходить в хвост самолета своего командира. В один из моментов боя, на выводе из пикирования, Самара увидел, как с правой плоскости самолета Никонова сорвало большой кусок фанерной обшивки. «Миг» ведущего потерял управляемость и стал быстро вращаться вокруг продольной оси, сначала с траекторией, близкой к горизонтальному полету, затем со снижением. Так, вращаясь, самолет Никонова почти отвесно врезался в землю.

Почему же Никонов не выпрыгнул с парашютом? На все наши вопросы ответил Самара:

- Он не мог выпрыгнуть в таком положении при закрытом фонаре.

Мы знали, что при полете на большой скорости, особенно на пикировании, фонарь кабины как бы заклинивало внутренним повышенным давлением и для его открытия требовались очень большие физические усилия. Так, видимо, получилось и у Никонова. Он, безусловно, до последнего мгновения боролся за жизнь, пытаясь сдвинуть с места фонарь, хотя бы немного, чтобы можно было в щель просунуть руку. Если бы это удалось, сильный воздушный поток помог бы открыть злополучный фонарь. Летчику не хватило всего лишь нескольких секунд…

Мне вспомнился подобный случай в училище, произошедший со старшим лейтенантом А. Давыдовым также на самолете МиГ-3. Сорвавшись при пилотаже в штопор, Давыдов пытался до предельно малой высоты вывести и спасти машину. В самый последний момент на высоте всего 150-200 метров он огромными, пожалуй, нечеловеческими усилиями приподнялся в кабине, повернул ранец парашюта и дернул кольцо. Парашют сработал безотказно, раскрылся и выдернул Давыдова из кабины перед самой землей. Он приземлился в нескольких метрах от обломков самолета.

Все, кто наблюдал со старта штопорение Давыдова, не могли видеть раскрытия парашюта из-за небольшой горушки и были убеждены в неизбежной его гибели. Каково же было наше удивление, когда увидели Давыдова живым и невредимым. Да, ему повезло, но и сам он не растерялся, проявил настойчивость и решимость бороться до конца.

Потерю нашего любимца К. Никонова переживали не только мы, летчики, но и все, кто его знал. На могиле боевого товарища мы дали клятву с еще большей настойчивостью овладевать летным мастерством, смело и мужественно драться с ненавистным врагом до полной победы. Были приняты и практические меры. На всех самолетах проверяли обшивку, на многих «мигах» из-за длительной эксплуатации она набухла и отстала. Пришлось ремонтировать плоскости, а на некоторых и менять их.

Полеты и боевая учеба продолжались.

Летчики постоянно, и особенно при несении боевого о дежурства, были окружены вниманием и заботой обслуживающего персонала. Несмотря на трудности с продовольствием, они получали все самое лучшее и в первую очередь.

Во время боевого дежурства в самолете завтрак и обед обычно привозила официантка Тая, молодая красивая девушка.

На стоянку к дежурным самолетам почти ежедневно выезжала передвижная библиотека. Книги привозила худенькая девушка по имени Люба. Ее всегда с нетерпением ждали летчики. Им нравилась эта черноволосая, всегда приветливая, жизнерадостная, начитанная девушка. С ней всегда было интересно поговорить. Люба находила время подойти к дежурившим летчикам и принести стопку книг на выбор…

Солнце приближалось к закату, но жара не спадала. Через сорок минут заканчивалось дежурство. В течение дня вылетов по тревоге не было. Люба собрал? книги, брошюры, приветливо помахала рукой из кабины полуторки и уехала. Невольно в голову пришли мысли, как провести сегодняшний вечер, куда пойти после ужина? А может быть, заглянуть на часок к Любе в библиотеку? Она так настойчиво приглашала. А может, вообще никуда не ходить, ведь завтра опять рано утром вставать на полеты. Когда же дадут команду на окончание дежурства? И вдруг слышу голос техника:

- Ракета!

- Зеленая ракета! Вылет пары! - подтвердила радистка Наташа, сидевшая вблизи самолета.

Мгновенно улетучились посторонние мысли. Только бы не

опоздать, быстрее запустить мотор! Точными натренированными действиями запускаю мотор, вывожу обороты, смотрю за ведущим. Он уже порулил на старт. Выбрасываю обе руки из кабины в стороны. Что означает: «Убрать колодки». Техник быстро выполняет команду, подбегает к правой плоскости, прикладывает руку к пилотке и отводит ее в сторону. Добавляю обороты мотору и на большой скорости выруливаю за ведущим. Взлетаем парой и идем с набором высоты в морской сектор барражирования, в район главной базы Поти. Но встречи с противником не было и на этот раз.

Уже в сумерках мы возвращались на свой аэродром. Прошли парой плотным строем над стартом, ведущий включил аэронавигационные огни, покачал крыльями и отвалил для захода на посадку. Я прошел по прямой, чтобы отстать от ведущего, включил аэронавигационные огни, убрал на минимальный накал огни подсвета приборной доски и стал строить заход на посадку.

Сумерки сгущались: аэродром находился в низине и темнота наступала очень быстро. Кое-где на земле появились огоньки, на западе догорала оранжевая полоса после захода солнца. Я был спокоен и уверен, хотя к ночным полетам еще не приступал. Во мне не было ни малейшего сомнения, что все закончится благополучно, даже мелькнула мысль: «Молодец, Воронов, - скажут командиры и товарищи, - справился с посадкой ночью па «миге» без всяких провозных полетов». Чувствуя особую ответственность, все свое внимание сосредоточил на выполнении захода на посадку. Перед третьим разворотом, как и положено, выпустил шасси, зеленые лампочки засветились. Вот уже четвертый разворот, прибрал обороты мотора, перевел самолет на снижение. Все идет хорошо, расчет будет точный. Ведущий уже освобождал посадочную полосу. И в этот миг со старта взвилась красная ракета: «Посадка запрещена, уходить на второй круг». Этого я не ожидал. Но делать нечего, увеличиваю обороты мотора, ставлю кран шасси на уборку, перевожу самолет в горизонтальный полет, а затем и в набор высоты. Придется повторить заход. Когда же огни взлетно-посадочной полосы остались позади, подумалось:

«Темень- то какая! Надо повнимательнее контролировать величину крена на разворотах».

При повторном заходе, выполнив четвертый разворот и выпустив посадочные щитки, стал планировать в освещенное пятно взлетно-посадочной полосы. Все шло нормально. Однако при выравнивании и выдерживании на посадке подумал: «Что-то самолет долго несется, не хочет садиться, по-видимому, ветер

стих». -

Плавно беру ручку на себя. «Немного с перелетом, но посадка будет отличной», - размышляю про себя. Еще немного подобрать ручку на себя…

Но что это? Вместо легкого толчка колесами о бетон, я почувствовал, как самолет провалился вниз, и в тот же момент услышал скрежет металла. Из-за энергичного торможения меня потянуло вперед и больно стукнуло носом о прицел. Сознание обожгла мысль: «Неужели сел на «пузо», без шасси?» Так оно и есть! При повторном заходе я забыл выпустить шасси. Но почему тогда не горят красные лампочки убранного, положения шасси? Я непременно должен был увидеть их. И тут же вспомнил, что еще в первом заходе их выключил: мне мешали считывать показания приборов в кабине яркие зеленые лампочки.

Какая нелепая и досадная оплошность! Как буду смотреть в глаза товарищам и командирам? Позор!

Самолет остановился на середине взлетно-посадочной полосы, к нему бежали летчики и техники, готовые немедленно оказать помощь. Я выключил зажигание, расстегнулся и быстро выскочил из кабины «мига». Обошел вокруг самолета, осмотрел повреждения. Лопасти винта были загнуты, как рога, наверняка повреждены и радиаторы, расположенные внизу фюзеляжа. Я готов был расплакаться: так было горько и обидно за свою непростительную ошибку. К самолету подошел командир эскадрильи капитан Шамин. Я невнятно доложил, что забыл выпустить шасси перед посадкой. Он ничего не ответил. Вместе с инженером эскадрильи осмотрел поврежденный самолет и дал указания, чтобы завтра он был в строю. Так и было сделано. Техники заменили винт, водорадиатор, подклепали нижние капоты, и через два дня я опять дежурил на своем тринадцатом номере.

Подобные случаи были нередки в то время, особенно в боевой обстановке. Ведь самолеты с убирающимися в полете шасси только еще внедрялись в практику, и летчики иногда в силу различных причин и обстоятельств забывали об этом. На разборе полетов в эскадрилье я подробно рассказал летчикам о том, что послужило причиной происшествия. Мои товарищи по-разному отнеслись к этому случаю. Одни посмеивались, другие же пытались успокоить: видели, как тяжело я переживал свою неудачу, как казнил себя.

Сколько же в этом происшествии случайностей и совпадений, кажущихся на первый взгляд незначительными! Вылет по тревоге перед заходом солнца предопределил необходимость выполнения посадки в ночных условиях, к чему я не был подготовлен. И тем

не менее все бы обошлось благополучно, если бы удалось произвести посадку с первого захода, но дежурный по полетам дал красную ракету, так как посадочный прожектор был плохо отрегулирован и слабо освещал посадочную полосу. При повторном заходе, сосредоточившись на пилотировании самолета в необычных условиях, у меня не хватило внимания проконтролировать выпуск шасси, а сигнализация их положения оказалась выключенной. Помочь исправить оплошность в ту пору никто не мог: радиосвязи на «миге» не было, так же как и не было специальной сигнализации выпущенного положения шасси для наблюдения с земли. Мою ошибку, правда, заметили, но было поздно: самолет появился в луче прожектора.

Это происшествие оставило глубокий след в моей жизни. В дальнейшем, в течение сорока лет летая на тридцати типах различных самолетов и вертолетов, я никогда не забывал этого горького урока.

Во- первых, запомнилась истина: «В авиации мелочей нет». «Мелочи» при определенных условиях в полете и при совпадении с другими ошибками могут привести к трагическим последствиям.

Во- вторых, этот случай подтвердил, Что Система самоконтроля у меня не отработана. Самоконтроль нужен любому человеку, но для летчика он имеет жизненно важное значение. Только тот будет летать хорошо, летать долго и добьется успехов, кто с первых шагов будет настойчиво воспитывать у себя строгий самоконтроль. Самоконтроль у летчика должен быть отработан до автоматизма и осуществляться, по сути дела, одновременно с действиями. Конечно, все это приходит не сразу, надо начинать с малого, проявить волю и настойчивость, научиться самому анализировать каждый полет, ловить себя на фактах бесконтрольности.

Правильно поступают авиационные командиры, которые учат молодых летчиков: «Прежде чем взяться рукой за какой-либо кран или переключатель и выполнить ту или иную операцию, мысленно спроси себя: «То ли я делаю, что надо? За тот ли выключатель взялся?» Опытные летчики всегда помнят: «Принимай во внимание человеческие слабости и дважды проверяй себя».

Приборам надо верить

Несмотря на отдельные неудачи и ошибки, подготовка молодых летчиков проходила достаточно быстро

и результативно. Настроение у нас, молодежи, было боевое.

Мы видели плоды напряженного труда, день ото дня крепла уверенность в своих силах. Программа становилась сложнее, а вскоре начались ночные полеты на МиГ-3. Они до сих пор живут в моей памяти.

Ты один в бескрайнем ночном небе, вверху мириады звезд, разбросанных по всему небосводу. Одни горят ярким спокойным светом, другие мерцают, как светлячки. Кажется, что па небе все живет, все движется. Сколько там таинственного, неизвестного. А землю окутала непроницаемая, тихая тьма, все застыло в безмолвии. Никаких признаков жизни. Изредка кое-где слабо мелькнет огонек и тут же бесследно исчезнет, вот появилась в поле зрения змейка какой-то речушки (ее русло довольно хорошо просматривается даже в безлунную ночь), извилисто тянется и береговая черта моря. Тишина… Ровно поет песню мотор да слабо светят приборы перед глазами в кабине. В эти минуты тебя не покидает чувство причастности к таинствам природы, чувство радости и приподнятости от того, что ты ближе других к звездам.

На какое- то мгновение забывалось, что где-то идет война, рушатся города и села, гибнут люди. Но лишь на мгновение.

Каждое утро стоянки самолетов эскадрилий обходил заместитель командира полка по политчасти В. Политыченко. Он рассказывал летчикам, техникам и мотористам о последних сообщениях Совинформбюро, о положении на фронтах. От него первого мы узнавали о новых победах на фронтах. 5 августа 1943 года в столице нашей Родины - Москве прогремели залпы первого салюта в часть освободителей Орла и Белгорода. В битве под Курском враг потерпел сокрушительное поражение, провалилась последняя попытка противника вернуть потерянную стратегическую инициативу и взять реванш за Сталинград. Немецко-фашистские войска понесли огромные потери в живой силе и технике. Красная Армия развернула наступательные операции па многих фронтах.

Повысилась активность наших войск и сил флота па Таманском полуострове и Черном море.

В первых числах августа в нашем полку взамен убывшей эскадрильи была сформирована новая во главе со старшим лейтенантом Б. Абариным и его заместителем лейтенантом П. Ковалем. Командиром звена назначили меня. Появились новые обязанности. Конечно, я не был подготовлен к выполнению этих обязанностей ни как методист, ни как инструктор и воспитатель. Не выходила из головы и та злополучная посадка. Обо всем этом и сказал комэску.

- Хорошо, что не забыл, помнишь. Значит, второй раз подобного не случится… Да и не в этом дело, Воронов, - сказал

Абарин. - У тебя свой почерк есть, вот и будешь учить других. Личным примером.

Ко мне в звено определили трех летчиков: двое из них были моего возраста и моего уровня летной подготовки, а старшим летчиком - ведущим второй пары был назначен младший лейтенант М. Гейченко, который раньше меня прибыл в полк и по возрасту был намного старше.

На первых порах я испытывал неловкость, когда давал указания и разбирал ошибки летчиков. Абарин и Коваль старались поддержать меня. Комэск, проверив мою технику пилотирования с инструкторской кабины УТИ-4, дал допуск к обучению своих летчиков. Вот тогда все встало на свое место. Доверие окрылило меня, а летчики поняли, что мой возраст - мне в ту пору было двадцать лет - нисколько не мешает нашему общему делу.

После тренировок в полетах ночью и в выполнении атаки воздушной цели, освещенной прожекторами, меня стали привлекать к ночному боевому дежурству. Время вылета по тревоге ночью было установлено пять минут, поэтому летчик должен был находиться возле самолета безотлучно.

Механик самолета накрывал чехлом плоскость, устраивал что-то вроде шалаша, и мы располагались в нем на ночь. Иногда по телефонному звонку с командного пункта полка объявлялась готовность номер один, и в считанные секунды мы занимали место в кабине самолета. Но чаще всего ночные дежурства проходили спокойно: немцы редко появлялись ночью над Кавказским побережьем. Нам докучали больше шакалы, которых развелось в окрестностях аэродрома великое множество. Они не только раздражали нас завыванием и разноголосым «пением», но и подбирались к шалашу. Приходилось вскакивать и открывать стрельбу из пистолета. Случались и курьезы. Как-то утром мой механик самолета не обнаружил одного сапога. Все обшарил, пока не понял, что его утащили голодные шакалы. Они ничем не брезговали, даже кожаным сапогом.

Командир эскадрильи Борис Абарин был отличным летчиком и умелым методистом. Он имел боевой опыт, за участие в боях был награжден орденом Красного Знамени и прекрасно понимал, чему надо учить и как надо воспитывать воздушных бойцов. По его инициативе в эскадрилье большое внимание уделялось отработке групповых воздушных боев как между однотипными самолетами, так и разнотипными. Эти групповые воздушные бои явились хорошей школой для всех нас, молодых пилотов, не имевших боевого опыта.

Наиболее поучительными были воздушные схватки между

четверками МиГ-3 и американскими «киттихаук». Мы знали, что «киттихауки» имели некоторое преимущество над «мигами» в горизонтальном маневре, па вираже, и поэтому отдавали предпочтение в бою вертикальному маневру. В этих групповых воздушных боях участвовали лучшие летчики с той и другой стороны. Обычно Борис Абарин брал меня к себе ведомым, ведущим второй пары был Петр Коваль, а ведомым у него Михаил Гейчеяко. Захватывающие поединки проходили на глазах всего полка прямо над аэродромом. Кто кого?

Надо отдать должное нашему ведущему Абарину. Он умело строил маневр и стремился уже в самом начале боя получить преимущество в высоте и скорости. После первой же лобовой атаки на встречных курсах начиналась карусель и бой распадался на схватки между парами, Летчики стремились сохранить пару и преимущество в высоте. Абарин проявлял себя как большой мастер владения самолетом: он не только пилотировал на пределе возможного, но и, казалось, добивался невозможного. Особенно ему удавались так называемые «подсечки» с полупереворотом на горке. Я всеми силами старался сохранять свое место в паре. Азарт боя, жажда победы над летчиками другой эскадрильи заставляли выкладываться до предела.

Уже в этих учебных боях я убедился, какое большое значение имеют осмотрительность, умение все видеть и управлять боем. Особенно это важно для командира группы. Стоит ему оказаться внизу, в гуще «свалки», как он потеряет все нити управления.

К всеобщему удовлетворению патриотов «мигов» - летчиков и техников нашей эскадрильи, большинство таких боев заканчивалось бесспорной нашей победой. Трудно переоценить пользу этих боев. Они учили тактике, осмотрительности, воспитывали уверенность и любовь к своей технике, умение противопоставить противнику свои сильные стороны. В них мы отрабатывали взаимодействие между парами, накапливали летное мастерство и тактическую зрелость.

Одним из самых сложных видов летной подготовки ночью были полеты в лучах зенитных прожекторов. Мы сами тренировались в пилотировании по приборам одиночно и парами и тренировали расчеты зенитных прожекторов в сопровождении воздушных целей. Для выполнения подобных полетов назначали наиболее подготовленных летчиков, имеющих достаточный опыт пилотирования ночью, в том числе и но приборам в закрытой кабине. Вспоминается один из полетов, который мог бы закончиться трагически.

Неоднократно летая в прожекторах, я твердо усвоил правило - пилотировать только по приборам. «Уцепишься» за какой-либо

огонек или световой ориентир на земле, не миновать потери пространственного положения и появления иллюзий. Да и командиры учили нас золотому правилу: «Не верь ощущениям, не обращай внимания ни на какие блики, пусть даже кажется, что в кабину лезет тигр, все равно не отвлекайся, верь только приборам».

На этот раз мы вылетели парой с заместителем командира эскадрильи лейтенантом Ковалем для тренировки ночью в зенитных прожекторах в районе главной базы флота Поти. Маршрут полета проходил над морем, вблизи береговой черты. Ночь была темная, безлунная. Взлетали по одному, на кругу я быстро обнаружил ведущего и пристроился к нему. В кабине полумрак, лампы подсвета приборной доски отрегулированы на минимальное свечение. Подошли к исходному пункту маршрута, развернулись и пошли вдоль береговой черты на высоте 3000 метров. Петр связался по радио с командным пунктом противовоздушной обороны главной базы и доложил о готовности к работе. Вот включился прожектор и начал шарить по темному небу. Луч скользнул по ведущему и ушел в сторону. Но вот он схватил его, а затем и меня, не отпускает. Включались и другие прожектора. Сколько их, сказать трудно. Чем ближе к базе, тем больше. В кабине самолета стало светло как днем. Стараюсь избежать попадания прямых лучей в глаза, наблюдаю за ведущим. Он начал маневрировать. Ориентируясь по положению самолета ведущего, выдерживаю место в строю. В один из моментов я заметил, что интервал между нами стал увеличиваться. Коваль все быстрее стал удаляться и уходить вверх. Не могу понять, что же происходит, почему я не могу сохранить место в строю? Почему, как мне показалось, самолет перестал повиноваться? Бросил взгляд на приборную доску - в сознание врезалось, что стрелка указателя поворота и шарик-указатель скольжения отклонены в разные стороны до отказа, вариометр показывает снижение более двадцати метров в секунду, скорость нарастает, высота быстро уменьшается, стрелка перешла за отметку 2000 метров. Что же делать? На размышление секунды, промедление смерти подобно. Принимаю решение переключиться на пилотирование по приборам. Прежде всего надо «загнать» стрелку поворота в центр, вывести самолет из крена, а затем тянуть ручку на себя и выводить из пикирования. Так и поступаю: отклоняю ручку управления влево, смотрю на стрелку, вот она пошла влево, перешла через центральную метку. Понял, что действия правильные, отклоняю ручку вправо и фиксирую стрелку примерно в центре. Одновременно нажимаю на левую педаль и «загоняю» шарик в центр. Вот теперь можно переключить

внимание на вариометр и выводить самолет в горизонтальный полет. Плавно беру ручку на себя, перегрузка нарастает и такое впечатление, что самолет не повинуется. Но нет, обманулся, стрелка вариометра медленно поползла вверх, отдачей ручки фиксирую ее в «горизонте» около нулевого положения. Еще раз проверяю положение самолета по показаниям приборов, все правильно: самолет в горизонтальном полете. Высота 1200 метров, прожектора прекратили меня сопровождать,

вероятнее всего потеряли.

Осторожно перенес взгляд влево, затем вправо, пытаюсь «зацепиться» за какой-либо огонек на земле. Ничего не видно. Значит, рановато, опять переключаю внимание на приборы. Только теперь замечаю, как сильно напряжена рука, как крепко она сжимает ручку управления, на лбу чувствую холодный пот-. Стараюсь успокоиться. Плавно перевожу самолет в набор высоты и устанавливаю примерный курс по компасу па аэродром. Внизу начинаю различать береговую черту, озеро Палиостоми. Слева вижу вспышки прожекторов, наверное в районе Поти. Вот теперь все в порядке, все встало на свое место. Уточняю курс на аэродром. А мозг сверлит мысль: «Что же случилось? Почему я оторвался от ведущего? Почему так быстро «провалился» вниз, потерял высоту?»

Прохожу над аэродромом со снижением до высоты 300 метров и сажусь вслед за Ковалем, а самого не оставляет все тот же вопрос: «Почему?»

Выслушав меня, Коваль не торопился излагать свою точку зрения, для него важно было прочувствовать всю сложившуюся ситуацию.

- Все правильно, по-видимому, ты попал в правую глубокую спираль. Хочешь сохранить свое место и берешь

на себя ручку. Так?

- Так, - подтверждаю его рассуждения.

- А что получилось? - спросил он.

- Ясно, что. При большом крене, как только я брал ручку на себя, самолет вместо набора высоты увеличивал угловое вращение.

- Хорошо, что вовремя переключил внимание на приборы…

Долгий разговор вели мы в ту ночь. Да и потом несколько раз мысленно я возвращался к этому полету, повторял себе: для летчика в полете очень важно не только принять правильное, может быть, единственно правильное решение, но и принять его своевременно. Грош цана самому разумному и самому правильному действию, если оно принято в той или иной ситуации с опозданием. В практике летной службы мы много раз

говорили, разбирая то или иное летное происшествие: «Как жаль, что летчику не хватило нескольких секунд…»

Я с большой благодарностью вспоминаю тех инструкторов и командиров, которые научили меня пилотировать по приборам и, более того, привили вкус, любовь к этим полетам. Не забывались слова командира эскадрильи А. Шамина, который в шутливой форме постоянно напоминал молодым летчикам:

- Самый лучший прибор у летчика расположен между ушами, не забывайте пользоваться им.

Гвардейская клятва

Прошло почти четыре месяца нашего пребывания в 7-м истребительном авиаполку после окончания училища. Срок, казалось бы, небольшой. Но в боевой обстановке вполне достаточный для становления летчика-истребителя. Мы прошли хорошую школу воздушного бойца, закалились морально и были готовы к тяжелым испытаниям в боях.

В это время по Черноморскому флоту гремела боевая слава 6-го гвардейского истребительного авиаполка, принимавшего участие в боях при обороне Одессы, Севастополя, Кавказа. С первых дней войны он не покидал передовой линии. К концу 1943 года на боевом счету летчиков полка было более двухсот уничтоженных самолетов, большое количество военной техники и живой силы врага. За мужество и героизм при обороне Севастополя приказом народного комиссара Военно-Морского Флота от 3 апреля 1942 года полк был преобразован в гвардейский. Все летчики-черноморцы знали о боевых подвигах первых Героев Советского Союза: М. Авдеева, К. Алексеева, М. Гриба, Г, Москаленко.

С января по июнь 1943 года 6-й гвардейский авиаполк базировался на аэродроме Геленджик и выполнял задачу по прикрытию военно-морской базы, кораблей и войск на Мысхако, а также сопровождал штурмовики Ил-2 11-й штурмовой авиадивизии, в состав которой он входил вместе с 8-м гвардейским и 47-м штурмовыми полками.

В июле 1943 года полк был заменен 9-м истребительным авиаполком и перебазировался на тыловой аэродром для пополнения и отдыха.

По заданию командира полка подполковника М. Авдеева комэски летали с аэродрома на аэродром и отбирали летчиков для пополнения. Они встречались с командирами, замполитами и дотошно расспрашивали о каждом летчике. Мы не скрывали своих намерений попасть в прославленный коллектив и принять

участие в боевых действиях. Но сие, как говорится, не зависело от нас. Все решало командование. Зашла речь и обо мне. Командир эскадрильи Абарин не хотел отпускать меня, понимая, как нелегко подготовить замену. Но тем не менее вопрос решился и мне было приказано срочно убыть к новому месту службы. Радости не было предела. В числе немногих счастливчиков оказался и мой друг С. Денисов.

Выполнив некоторые формальности по расчету, мы в тот же день прибыли в небольшой грузинский поселок, где располагался штаб полка. Блуждая по узким улочкам, неожиданно встретились с высоким худощавым подполковником с Золотой Звездой Героя и орденами на груди. Он шел за руку с маленькой девочкой, по-видимому, дочерью. Мы сразу поняли, что перед нами не кто-нибудь, а сам Авдеев, и в нерешительности остановились. Увидев двух младших лейтенантов в новенькой морской форме, он уверенно спросил:

- Вы, наверное, прибыли в мой полк? Как фамилии?

Мы представились по очереди.

- В седьмом полку были командирами звеньев?

- Так точно, - подтвердили мы в один голос.

- Хорошо. Но у меня вначале полетаете рядовыми.

Мы наперебой стали говорить, что для нас большая честь служить в гвардейском полку на любой должности.

- Вот и прекрасно. Зайдите в строевой отдел, узнайте, в какую эскадрилью определены, и знакомьтесь с моими орлами, - продолжал Авдеев. - На днях перебираемся на другой аэродром и далее в Адлер. Мне известно, что новые самолеты для полка уже в пути. Будем воевать на Як-9. Машина хорошая, так что готовьтесь.

Показав нам, как найти строевой отдел, Авдеев пошел с дочерью дальше. Мы, несколько озадаченные и обрадованные этой случайной встречей, смотрели ему вслед. Вот он какой, Авдеев, прославленный черноморский ас и командир гвардейцев!

Нас поразила простота командира полка и доверительность в разговоре. В ту пору Авдееву было всего тридцать лет. Родом из Белоруссии, из Могилевской области, он прошел большую жизненную школу. По путевке комсомола в 1932 году направляется в Военно-теоретическую школу летчиков в Ленинграде, а уже через два года начал службу в военно-воздушных силах Черноморского флота. К началу Великой Отечественной войны Михаил Авдеев - заместитель командира эскадрильи 32-го истребительного авиаполка. Все его лучшие качества - храбрость и мужество, летное мастерство, командирская зрелость, любовь и преданность Родине проявились в дни героической обороны Севастополя. Он летал штурмовать

фашистские войска, отважно сражался в воздухе и сбил девять самолетов противника. На его счету к июню 1942 года уже было более 300 боевых вылетов! Вот с каким человеком мы повстречались по дороге в полк.

В строевом отделе нам сказали, что мы оба определены в третью авиаэскадрилью к капитану В. Доброву, по в полку его нет, он в отпуске, и мы представились замкомэска старшему лейтенанту И. Тарасову.

Высокий черноволосый белорус Иван Тарасов встретил нас как давних знакомых и после короткого разговора пригласил на товарищеский ужин. Летчики располагались на квартирах местных жителей. На веранде одного небольшого домика и было решено по случаю нашего прибытия устроить ужин. Мы познакомились с командирами звеньев старшими лейтенантами И. Белозеровым и В. Куфтиным, летчиками - младшими лейтенантами Б. Акуловым и Н. Кучумовым.

Тарасов, Белозеров, Куфтин еще до войны закончили училища, принимали участие в боях при обороне Севастополя, Новороссийска, на Кубани. Все трое были награждены орденом Красного Знамени.

Организатором ужина был Акулов. Он больше всех проявил о нас заботы. Худощавый, подвижный и разговорчивый, Борис вводил нас «в курс дела», увлекательно, с жестикуляцией рассказал о летчиках эскадрильи и полка, спорил с Белозеровым о деталях воздушных боев, в которых они вместе участвовали. На его груди тоже сверкал орден Красного Знамени.

Мы с Денисовым с нескрываемым любопытством и интересом слушали и рассматривали наших новых боевых товарищей, с которыми предстояло идти в бой.

Нас сразу же захватила особая атмосфера дружбы и товарищества в эскадрилье, никто не кичился своими заслугами, орденами, все относились к нам по-братски, как к равным.

Через несколько дней состоялись первые полеты на знакомом нам аэродроме на самолетах Як-1. Летчики любили этот легкий, простой и надежный самолет. И мне «як» был по нраву еще с училища, где довелось летать на этой машине.

В начале октября, как и говорил нам Авдеев, мы прибыли на аэродром Адлер, расположенный на берегу моря недалеко от Сочи. К этому времени полк полностью был уже укомплектован летным и техническим составом. Мы гордились тем, что нам довелось служить с опытными, прошедшими испытания боем командирами. За каждым именем была яркая личность. Заместитель командира полка по политчасти С. Изотов сражался в Севастополе, командир первой авиационной эскадрильи Герой

Советского Союза капитан Г. Москаленко - в небе Одессы и Севастополя, не меньший боевой путь прошел его заместитель Герой Советского Союза М. Гриб, другие руководители полка.

Через несколько дней в Адлер железнодорожным эшелоном в разобранном виде были доставлены самолеты Як-9 с авиационного завода. Прибытие новых самолетов было самой важной новостью для всего личного состава полка. Равнодушных не было, все с интересом рассматривали новенькие машины, сравнивали с другими самолетами, на которых приходилось летать или работать.

Командир полка Авдеев, заместитель по политчасти Изотов лично прибывали на станцию, руководили разгрузкой и транспортировкой самолетов на аэродром. В эскадрильях были созданы бригады по сборке Як-9 во главе с наиболее опытными старшими техниками. Все работали день и ночь с небывалой энергией и старанием.

В пашей третьей эскадрилье группы сборки возглавили старшие техники старшие лейтенанты А. Гриль, И. Юдин, И. Бородуля. Общее руководство сборкой самолетов эскадрильи осуществлял инженер капитан В. Папковский.

В соревновании между эскадрильями первое место заняла паша третья, а в эскадрилье отличилось звено стартеха И. Юдина. Он со своими техниками и мотористами первым в полку собрал все четыре самолета звена.

Командир полка лично объявил благодарность И. Юдину и его товарищам и сказал на построении, что сборка самолетов в самые короткие сроки - тоже удар по врагу, наиболее отличившиеся техники и механики будут представлены к награждению орденами и медалями. Такая высокая оценка самоотверженной работы технического состава прибавила всем сил и энтузиазма.

Рядом с техниками на стоянке самолетов всегда можно было видеть замполита полка майора Изотова, парторга капитана Леонова, комсорга младшего лейтенанта Климентова. Они проводили большую и важную работу по мобилизации людей на выполнение поставленных задач. Коммунисты и комсомольцы всегда были в курсе событий на фронтах, личным примером увлекали других на досрочное выполнение задания. Ход сборки самолетов систематически освещался в боевых листках, на плакатах и стендах. По этой информации мы постоянно знали, кто отличился в работе.

Нас, молодых летчиков, поражала обстановка высокой ответственности и деловитости, инициатива и трудолюбие техников, механиков и мотористов. Вез работали по-боевому:

техники и мотористы стыковали плоскости с фюзеляжем, расконсервировали мотор; прибористы проверяли и устанавливали приборное оборудование; оружейники расконсервировали пушки и пулеметы, набивали патронные ленты. За работой технического состава внимательно и придирчиво следил старший инженер полка Ф. Макеев со своими помощниками.

После сборки самолеты облетывали опытные летчики. Мы с интересом слушали их отзывы об этой машине и засыпали вопросами: «Как ведет машина на вертикали? Какое время виража? Какова максимальная скорость?»

На все паши вопросы терпеливо отвечал после первого полета Тарасов.

- Машина в целом хорошая, обзор из кабины прекрасный, - сказал он и после раздумий добавил:

- Не хуже Як-1, хотя в управлении чуточку потяжелее.

- Ну и что? Может, и потяжелее, - вступил в разговор Акулов. - Просто надо привыкнуть. Я так скажу:

воевать и тягаться с «мессерами» на этой машине вполне можно.

На всех самолетах полка па боковом капоте мотора был нарисован гвардейский знак. Кроме того, на самолете командира полка, по желанию самого Авдеева, кто-то из самодеятельных художников нарисовал орла с полурасправленными крыльями. Это событие связывали с тем, что с первых дней войны позывным датчиков шестого авиаполка неизменно был «Орел» с добавлением бортового номера самолета. К этому все привыкли и это воспринималось как хорошая боевая традиция. Командир полка в устных докладах, при встречах с начальниками с гордостью говорил: «Мои орлы!…» И, обращаясь к летчикам, он не называл их иначе, как «орлами»: «Ну, что скажешь, орел?… Как дела, орел?»

На самолете майора С. Войтенко нарисовали белую стрелу во всю длину фюзеляжа. Командир первой эскадрильи имел одну белую полосу вокруг фюзеляжа, командир второй - две, а пашей, третьей, - три полосы. Остальные самолеты полка имели порядковый помер во весь фюзеляж, чтобы были легко отличимы в воздухе.

На киле самолетов, летчики которых имели на боевом счету сбитые самолеты, техники рисовали между лучами красной звезды маленькие звездочки по числу побед. На борту «Орла» - самолета командира полка Авдеева горели четырнадцать звездочек, на самолетах Г. Москаленко и М. Гриба - более десяти, у командира нашей эскадрильи - пять.

С какой завистью молодые летчики смотрели на эти звездочки, втайне мечтая, что скоро засияют они и па их самолетах. Рисунки па самолетах не были баловством. Они обозначали пашу гордую принадлежность к прославленному полку, вызывали стремление повторить подвиг.

На борту моего самолета был нарисован номер «31», самый большой в полку. Забегая вперед, скажу: счастливый мне достался номер. На этой машине я провоевал больше года, произвел более сотни боевых вылетов, участвовал в воздушных боях, штурмовках, летал на разведку, прикрытие войск, кораблей, сопровождал штурмовики Ил-2. И ни разу не подвела меня машина в бою, никогда не было задержки с вылетом из-за какой-либо неисправности.

Большая благодарность за это механику самолета сержанту Анатолию Шаронову. Худой, среднего роста, походка вразвалку, форма как на гвозде: за собой некогда было следить. Но самолет у него всегда блистал чистотой, был в исправном, боеготовном состоянии. Шаронов любил свою машину и не отходил от нее ни на шаг.

Судьба Анатолия не баловала, он рано потерял родителей, испытал голод и холод, беспризорничал, попал в детский дом, где и получил путевку в жизнь. Служил срочную, закончил школу механиков, полюбил свою специальность и проявил себя трудолюбивым человеком, хорошим товарищем. Мы подружились с Толей Шароновым, и эта дружба помогала нам в период тяжелых испытаний на фронте.

Самых теплых слов заслуживает и старший техник звана старший лейтенант А. Гриль, который по-доброму относился к летчикам и считался опытным специалистом в нашем полку.

Основное внимание в летной подготовке мы уделяли групповой слетанности, воздушным боям со свободным маневром, отработке осмотрительности. Мы хорошо понимали, что в бою побеждает тот, кто увидит противника первым. И в этом я вскоре убедился. Как-то вылетел па Як-9 для тренировки на пилотаж в зону. В момент вывода из пикирования после переворота я увидел, что сверху на большой скорости меня пытается атаковать другой «як». Видимо, кто-то из руководителей полка решил проверить мою осмотрительность и подраться со мной. Такая практика в полку была. Командиры нередко устраивали нам экзамены в воздухе. Мгновенно принимаю решение и с максимальным креном разворачиваюсь навстречу. Но полностью выполнить разворот не успеваю. «Противник» проскочил мимо и взмыл вверх. Тут-то я и заметил па борту самолета орла. Так это сам командир полка вызвал меня па

поединок… Полез за ним вверх, насколько позволял запас скорости. Но достать не удалось, пришлось из-за потери скорости сваливать машину полупереворотом и перейти в вираж. Я рассчитывал за счет минимального радиуса виража получить преимущество. Но не тут-то было. Авдеев был выше меня и уверенно приближался к моему хвосту. Я не ожидал такого хода боя и ничего не предпринял кроме предельного виража. «Орел» зашел мне в хвост и после атаки ушел вверх. Меня побили, и побили запросто.

После посадки мае передали - прибыть к командиру полка. Он встретил меня словами:

- Так это я с тобой схватился в воздухе, орел? Ну как, надрал я тебе хвоста? - И продолжал, не дожидаясь ответа:

- Молодец, что вовремя заметил, внезапной атаки у меня не получилось. А ты-то почувствовал, как трудно вести бой, когда оказываешься ниже и без скорости? Вот что значит «аш» и «ве»!

Так в разговоре по тачальным буквам латинского алфавита называли высоту и скорость.

- Учти, с «мессерами» будет еще труднее, - заключил командир.

«Хороший урок на будущее, - размышлял я, возвращаясь па стоянку после разговора. - Как он здорово владеет самолетом. Вот что значит боевой летчик. А мне-то казалось, все умею. Но выходит - нет. Много надо еще постичь, чтоб с ним на равных тягаться».

О своем разговоре с Авдеевым рассказал командиру звена А. Румянцеву. Он после короткого раздумья сказал:

- Ты оказался в очень сложном положении. Авдеев всегда так атакует - сверху, как коршун. Уйти от него сложно. Хорошо, что увидел его и разворотом показал - видишь. Это главное.

В тот день мы с Акуловым неоднократно возвращались к этому событию и в деталях обсуждали разные варианты действий при подобном положении в бою.

В полку было введено боевое дежурство для перехвата немецких разведчиков. Выпадало и на мок» долю сидеть в кабине или около самолета и подкарауливать непрошеного гостя. Но вылеты были редкими и перехватов самолетов противника не было. В свободное время мы купались в море, вечерами ходили на танцы в клуб санатория имени В. И. Ленина, несколько раз ездили в сочинский театр и смотрели спектакли Театра музыкальной комедии. Но где бы мы ни были, что бы мы ни делали, главной темой разговора была война. Обсуждали последние сводки Совинформбюро, с интересом читали в газетах о подвигах наших воинов, особенно летчиков, на фронтах,

глубоко переживали неудачи и потери.

В один из солнечных октябрьских дней на наш аэродром произвел посадку заместитель командира эскадрильи разведывательного полка старший лейтенант И. Марченко. Многие летчики хорошо знали его. Начались расспросы: «Как воюют братья-разведчики? А как чувствуют фашисты себя в Крыму? Не собираются ли удирать?»

Марченко хотя и спешил, но тем не менее поделился с нами последними новостями. Особенно взволновало сообщение о гибели наших трех миноносцев 6 октября. Ночью они обстреливали порты Феодосии и Ялты, но задержались с отходом и были настигнуты немецкой авиацией, самолетами-пикировщиками Ю-87 под прикрытием истребителей Ме-109. В момент первого налета корабли прикрывались только тремя нашими истребителями. Они смело вступили в бой с превосходящими силами врага, сбили два самолета, но отразить налет не смогли. В первом же налете одна бомба попала в лидер «Харьков», корабль потерял ход. Эскадренные миноносцы «Беспощадный» и «Способный» пытались спасти лидер, взяли его на буксир, по сами попали под удары вражеских самолетов и были потоплены прямым попаданием бомб. Команды кораблей героически отражали налеты врага, боролись за живучесть и спасение кораблей. Тогда, в октябре 1943 года, мы, естественно, не могли знать всех деталей этой трагедии. Я узнал их гораздо позже, после войны. Однако считаю необходимым рассказать здесь о том тяжелом уроке. Чтобы на его примере показать, чем может обернуться недооценка возможностей авиации противника.

При планировании операции предусматривалось выделение для прикрытия нескольких эскадрилий истребителей, которые имели подвесные баки для горючего и могли выполнять задачу на значительном удалении от своих аэродромов. Учитывая наличие ограниченного количества таких истребителей, командование флота предусматривало отход кораблей после выполнения задачи от Крымского побережья в темное время, за пределы досягаемости немецкой авиации. Но в силу различных причин и обстоятельств командир отряда задержался, и с рассветом корабли оказались вблизи побережья и аэродромов противника, на значительном удалении (160-170 километров) от ближайших наших аэродромов на Кавказе. Все это и предопределило трагический исход.

Фашистские пикировщики произвели четыре налета составом шесть - восемь Ю-87 под прикрытием истребителей. За нашими кораблями непрерывно следили разведчики, которые осуществляли наведение ударных групп пикировщиков. Фашисты

при организации последующих налетов учитывали возможности наших истребителей и появлялись над кораблями в тот момент, когда у наших самолетов было на исходе горючее и они с минимальным остатком возвращались на ближайшие аэродромы. Следует отметить, что в действиях командира соединения кораблей явно видна недооценка угрозы с воздуха. По-видимому, наступательные действия наших войск и флота породили в какой-то степени беспечность и благодушие у отдельных флотских командиров.

После войны бывший нарком Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов в своих воспоминаниях писал: «На войне потери неизбежны. Но случай с тремя эсминцами ничем нельзя оправдать». Там же он оценивал действия летчиков-истребителей при отражении первого налета немецких пикировщиков: «Отряд прикрывался всего тремя истребителями. Наши летчики дрались геройски, сбили два вражеских самолета Ю-87 и Ме-109, но силы были неравными».

В 1965 году во время службы на Черноморском флоте мне довелось выходить в море на учение на большом противолодочном корабле вместе с контр-адмиралом В. Сысоевым, бывшим в ту пору первым заместителем командующего флотом.

Ночью, сидя за чаем в кают-компании, мы разговорились о событиях времен Великой Отечественной войны и вспомнили о гибели наших трех кораблей 6 октября 1943 года. Оказалось, что Виктор Сергеевич в звании лейтенанта служил на одном из погибших эсминцев. Он с большой теплотой рассказывал о мужестве летчиков, особенно экипажей гидросамолетов МБР-2, которые ценой своей жизни спасали моряков, плавающих па воде. В числе немногих был спасен и Виктор Сергеевич. Впоследствии он стал адмиралом, командующим Черноморским флотом.

За время пребывания на аэродроме Адлер мне приходилось нести службу и выполнять обязанности дежурного по аэродрому. Почти каждую ночь, в зависимости от погоды, с нашего аэродрома вылетали транспортные самолеты Ли-2, возвращались они обычно утром, с восходом солнца. Ли-2 летали в Крым, к партизанам. На этих самолетах доставлялись боеприпасы, продовольствие, а из Крыма вывозили раненых. Нам доводилось слышать рассказы о том, в каких тяжелых условиях приходилось действовать крымским партизанам в горах. Немцы и полицаи устраивали облавы и засады. Попавших в плен партизан зверски пытали и истязали, особенно отличались жестокостью предатели.

Какой смелостью и мастерством должны были обладать летчики транспортных самолетов, чтобы успешно выполнять

сложные полеты в тыл к врагу. Надо было ночью, над морем, незамеченными подобраться к крымским берегам, в темноте разыскать слабые огоньки партизанских костров, обозначающих посадочную площадку, и произвести посадку на очень ограниченную полосу.

На всех этапах полета постоянный риск. Но отважные экипажи транспортных самолетов, не зная страха, выполняли сложные и опасные задания. «Всего с октября 1943 года по апрель 1944 года, - пишет в своих воспоминаниях Главный маршал авиации К. А. Вершинин, - в интересах партизан было выполнено 409 самолето-вылетов, в том числе свыше 80 с посадкой па лесных площадках. Доставлено 215 тонн боеприпасов и различного военного имущества, вывезено 952 человека тяжелораненых». Штаб партизанского движения в Крыму очень высоко оценивал помощь и мужество летчиков транспортной авиации.

Однажды к нам на аэродром Адлер прилетел и произвел посадку «мессер». Да, самый настоящий «Мессершмитт-109» - немецкий истребитель, только без крестов и свастики. Оказалось, на нем прилетел командир 9-го истребительного авиаполка майор Автандил Джапаридзе с аэродрома Анапа по указанию командующею ВВС Черноморскою флота генерал-лейтенанта В. В. Ермаченкова. Все летчики сбежались на стоянку, чтобы вблизи посмотреть на «мессера», с которым столько раз приходилось сходиться в смертельной схватке. Он оказался неказистым и нескладным на вид. «Сделан топорно», - отметили летчики, осмотрев его со всех сторон.

Мы заглядывали в кабину и мотор, расспрашивали техника об особенностях самолета, его вооружении. Для пас, молодых летчиков, эта «экскурсия» была особенно интересной и полезной. Наши войска захватили «мессера» целехоньким на одном из аэродромов при поспешном отступлении немцев с Таманского полуострова. Майору А. Джапаридзе было поручено облетать трофейную машину и показать ее в учебном воздушном бою.

И вот на следующий день над аэродромом Адлер состоялись показательные полеты нашего Як-9 и фашистского Ме-109. На своем «Орле» сначала взлетел наш командир полка М. Авдеев, за ним на «мессере» - А. Джапаридзе. Самолеты сделали круг над аэродромом, а затем пронеслись парой над стартом на высоте около пятидесяти метров. «Мессер» оставлял за собой шлейф черного дыма: явно было видно, что его мотор работал на максимальных оборотах. Наш Як-9 не только не отставал, но даже вырвался вперед. Оба самолета почти вертикально пошли вверх на крутую горку. Затаив дыхание, мы ждали, кто же первым

начнет выводить машину в горизонтальный полет. Мы не сводили глаз с обоих самолетов, восхищались и радовались, что наша советская машина ничуть не хуже хваленого «мессера» и что бить его на «яке» можно. Летчики прибежали на стоянку управления, куда зарулил М. Авдеев. Он с улыбкой на лице соскочил с крыла самолета, снял парашют, расстегнул шлемофон и сказал, обращаясь к нам:

- Ну как, видели, орлы, каков наш «ячок»?… Хорошая машина! Здорово на ней можно воевать и бить «мессеров».

Мы долго не могли успокоиться, обсуждая детали этого показательного полета. Каждому хотелось высказать свои мысли, свое мнение, равнодушных не было. Наблюдавшие за полетом летчики получили дополнительный заряд уверенности и уважения к отечественной авиационной технике, которая в невероятно трудных условиях войны создавалась нашими конструкторами, нашим рабочим классом. А это обстоятельство на войне имело очень большое значение, если не сказать решающее.

Не менее важна была и вторая сторона дела, моральная. На наших глазах рассеялись всякие толки о преимуществе «мессеров» и потому показательные полеты с участием трофейной техники имели большое значение: их ничем нельзя заменить - ни рассказами, ни беседами.

Подавляющее большинство летчиков и техников полка с высокой ответственностью, большим старанием и энтузиазмом готовились к будущим боям, исключительно добросовестно выполняли свои обязанности. Но как говорят: «В семье не без урода». К сожалению, находились и такие, правда единицы, которые проявляли недисциплинированность, порой равнодушно относились к делам и заботам, которыми жил весь личный состав полка.

«Мы не на передовой. Вот начнем воевать, тогда покажем себя», - оправдывали они свои неблаговидные поступки.

До командования полка неоднократно доходили факты о «художествах» одного старшего лейтенанта, прекрасного летчика, но большого любителя «развлечений». В конце концов чаша терпения переполнилась и было принято решение обсудить его поведение на собрании офицеров.

Опыта применения товарищеских судов чести как одной из форм воспитания офицеров еще не было, не было и четкого положения о них. В нашем полку такое мероприятие проводилось впервые.

В общежитии собрались все летчики полка. Присутствовал командир полка Авдеев, на которого «подсудимый» посматривал

с опаской, зная крутой прав и строгость своего командира. Председательствующий старший лейтенант С. Петров ввел присутствующих в курс дела. Затем попросил слово командир эскадрильи В. Добров. Он сказал, что проступки старшего лейтенанта заслуживают осуждения, но, учитывая его боевой опыт и прошлые заслуги, предложил не наказывать его строго, а дать возможность исправиться.

- А ты возьмешь его к себе в эскадрилью, коль он такой хороший? - вдруг прервал Доброва Авдеев.

Для Доброва этот вопрос был совершенно неожиданным, но отступать ему было нельзя и он твердо заявил:

- Да, возьму.

- Вот и хорошо, - поставил точку Авдеев. - Забирайте старшего лейтенанта к себе и воспитывайте.

На этом и закончилось собрание офицеров. Все понимали, что командир полка пожалел старшего лейтенанта за его боевые заслуги. А самое главное, принимая такое решение, он думал о будущих боях и хотел сохранить в строю опытного летчика. В этом был весь наш командир полка. Строгий и крутой, он наказывал, но умел и прощать. Летчики с полным одобрением восприняли решение командира. Несмотря на более или менее благополучный исход для «подсудимого», требовательная и строгая атмосфера суда чести послужила хорошим уроком для других.

26- ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции советские люди, воины армии и флота встретили новыми крупными победами в борьбе за изгнание ненавистных немецко-фашистских захватчиков с советской земли. Накануне всенародного праздника столица нашей Родины -Москва салютовала войскам 1-го Украинского фронта, освободившим столицу советской Украины - город Киев, двадцатью четырьмя артиллерийскими залпами из трехсот двадцати четырех орудий.

Войска 4- го Украинского фронта в конце октября после упорных боев сломили ожесточенное сопротивление противника, овладели городом Мелитополь, важнейшим стратегическим узлом обороны противника на южном направлении, и, развивая наступление, вышли на подступы к Крымскому полуострову и тем самым изолировали группировку фашистских войск, находившуюся в Крыму. Весь личный состав нашего полка с большой радостью воспринял сообщения о победах Красной Армии, мы горели желанием как можно быстрее принять участие в боях за освобождение Крыма.

В день всенародного праздника в полку принимали гвардейскую клятву молодые летчики и техники, прибывшие для

пополнения.

На аэродроме, сверкая на солнце, в одну линию выстроились 36 новеньких Як-9. Перед самолетами замер строй офицеров, сержантов и матросов морской гвардии. На правом фланге в первой шеренге стояли прославленные воздушные бойцы, которые в смертельных схватках с ненавистным врагом завоевывали боевую славу полка. Их подвиги Родина отметила высокими наградами - орденами и медалями.

- Полк, под Знамя, смирно! - раздалась команда.

Появилось гвардейское Знамя. Его вынес один из лучших летчиков старший лейтенант С. Петров в сопровождении двух ассистентов. Подполковник Авдеев вместе с заместителем командира полка по политической части майором Изотовым и начальником штаба майором Локинским вышли на середину. Перед строем полка в одну шеренгу выстроились те, кто должен принимать гвардейскую клятву. По сигналу они опустились на колено. Тихо. Строй не шелохнется.

Заместитель начальника штаба полка майор А. Гавриленко громким и четким голосом стал читать слова клятвы. Все слушают затаив дыхание, взоры обращены к алому полотнищу, развеваемому легким ветерком. Звучат заключительные слова, которые каждый надолго сохранит в своей памяти: «…Для выполнения боевого приказа командования, для достижения полной победы над врагами нашей Родины я не пощажу ни своей крови, ни самой жизни.

Перед лицом советского народа и партии я клянусь ни одним поступком не опозорить почетное звание гвардейца и беречь гвардейское Знамя части в бою, как высокую честь нашей великой матери-Родины!»

Сделав небольшую паузу, повысив голос до самого высокого звучания, Гавриленко выкрикнул: «Клянемся!» В ответ по аэродрому прокатилось: «Клянемся! Клянемся! Клянемся!»

Затем каждый по очереди подходил к Боевому Знамени, опускался на колено, брал в руки край полотнища и прикладывал к губам. Командир полка, вручив новичкам гвардейские знаки, обратился к личному составу:

- Гвардейцы! Орлы! Красная Армия гонит фашистскую нечисть с нашей советской земли. Скоро и нам придется опять вступить в бой. Впереди у нас Крым и родной Севастополь. Сегодня вы стали гвардейцами. Это звание не только почетно, но и ко многому обязывает - драться с врагом до полной победы, не зная страха,.не жалея крови и жизни.

Слова гвардейской клятвы, весь ритуал вызывали в сердце каждого, и ветерана, и молодого бойца, чувства личной

ответственности за победу, монолитной сплоченности и единения в борьбе за дело Ленина, дело партии, за свободу и независимость нашей Родины. Все мы с гордостью носили на груди гвардейский знак как символ принадлежности к племени отважных.

Прошло много лет с той поры, но мне до сих пор памятны слова клятвы, до сих пор, как самую дорогую реликвию, берегу гвардейский знак, врученный тогда на прифронтовом аэродроме.

Первые схватки

Через несколько дней перелетаем на передовой фронтовой аэродром Анапа. Я сижу в общежитии на койке и разбираю письма матери и моей невесты из блокадного Ленинграда, дневники школьных и военных лет, фотографии… Невольно всколыхнулась память. Вспомнились по-своему нелегкие, во теперь кажущиеся такими счастливыми предвоенные годы, родные мне и близкие люди…

До начала Великой Отечественной войны мы жили в Ленинграде. У нас в семье было трое детей: старший брат Алексей, я - средний да сестра Мария, моложе на пять лет. Отец метался с одной работы на другую, чтобы прокормить семью. Мать берегла каждую копейку и выкручивалась как могла: одеть и обуть надо каждого. Перед войной жизнь наладилась. Отец работал портным.

С седьмого класса я пристрастился к спорту, особенно привлекала спортивная гимнастика. Вместе с другими ребятами приходилось часто выступать на соревнованиях за школу, за район или за общество «Спартак», сначала по юношескому разряду, а позже и по мужскому. Кроме гимнастики мы с большим удовольствием занимались и другими видами спорта: зимой играли в хоккей, ходили на лыжах, а летом увлекались греблей, играли в волейбол. Все дни были загружены до предела, и все же я успевал иногда посещать и музыкальный кружок.

Большинство ребят старших классов увлекались стрельбой из малокалиберной винтовки. Это был один из любимых видов спорта в школе. Мы очень гордились значком, который нам вручили, - «Юный ворошиловский стрелок». Перед войной работа по военно-патриотическому воспитанию молодежи была поставлена очень хорошо. Мальчишки и девчонки, комсомольцы тридцатых годов, настойчиво готовили себя к войне с фашизмом, жили интересами Родины, ее заботами, готовы были на самые трудные дела в борьбе за идеалы партии, за социализм.

Нашими любимыми кинофильмами в ту пору были: «Чапаев»,

«Истребители», «Если завтра война», «Пятый океан». Мы смотрели их с восторгом, нам хотелось быть похожими на героев этих фильмов. В 1940 году комсомольцам десятых классов нашей школы предложили пойти па курсы инструкторов по штыковому бою и гранатометанию. Мы с молодым задором и энтузиазмом стали заниматься и на этих курсах.

Я не мечтал с малых лет об авиации, как многие другие, считал это недоступным для себя. Летчики мне и моим друзьям представлялись особенными людьми, обладающими какими-то исключительными способностями и качествами. Меня с детства привлекала романтика путешествий, поэтому я мечтал стать геологом или капитаном дальнего плавания. Однажды, в начале учебного года, мой школьный товарищ Виктор Исаев сказал:

- Давай поступать в аэроклуб. Там сейчас объявлен набор.

- А как же школа? - спросил я его.

- Школу не оставим. Будем заниматься зимой, по вечерам, а летать летом, когда закончим школу, - разъяснил Виктор.

Решено. Четверо ребят из нашей школы подали заявления в Первый Ленинградский городской аэроклуб. Четвертого октября 1940 года мы прошли медицинскую комиссию. По приняли одного меня, остальных забраковали по различным причинам, в том числе и Виктора.

Мама вздыхала и охала, когда узнала, что я поступил в аэроклуб и буду летать.

- Как же, Володя, ты будешь летать-то? Ведь, наверно, страшно, да и ушибиться можно. А отец сухо сказал:

- Может быть, Володя, и не надо быть тебе летчиком, ведь у нас есть уже один военный - Алексей.

Действительно, мой старший брат после окончания десятого класса артиллерийской специальной школы (была такая в то время) в 1939 году поступил в Третье Ленинградское артиллерийское училище. Военное поприще он считал своим призванием и учился с большим желанием.

Занимались в аэроклубе вечерами, два раза в неделю. Мы изучали теорию полета, материальную часть самолета У-2 и мотора М-11, аэронавигацию, наставление по производству полетов и другие дисциплины. Чем больше я узнавал об авиации, тем с большим интересом и старанием относился к занятиям. А вскоре они так увлекли меня, что я стал значительно меньше уделять внимания школьным урокам.

Зима пролетела незаметно. Весной 1941 года мы приступили к полетам па аэродроме Горская вблизи Сестрорецка, на берегу Финского залива. Первый полет на самолете У-2 я выполнил 26 мая с инструктором Копновым. Это был незабываемый день.

Впервые я посмотрел на землю с высоты птичьего полета. Нашим восторгам и разговорам не было конца.

Полеты начинались с рассвета в три часа утра, поэтому мы должны были выезжать на поезде с Финляндского вокзала в полночь. Иногда дни полетов совпадали с экзаменами в школе, но несмотря на это обстоятельство, я не пропустил ни одного полета. Каждый из них для меня был дорог. Случалось и так- после полетов, буквально из кабины, я спешил на экзамены в школу. И хотя было сложно успевать и тут и там, я все же получил аттестат зрелости с хорошими и отличными оценками.

Теперь все мое внимание было сосредоточено на полетах. 18 июня я совершил свой первый самостоятельный полет на У-2. Я впервые ощутил, что самолет повинуется мне. Не было на свете человека счастливее меня!

В воскресенье, 22 июня, ранним утром я в числе первых выполнил пять очередных полетов по кругу на У-2, а затем вместе с подругой Розой целый день гуляли в лесу. Возвращались трамваем поздно с букетами черемухи. Мы поначалу не обратили внимания на какую-то необычную молчаливость и мрачность наших попутчиков-пассажиров. И вдруг до нас донеслось:

- Война! Фашисты напали.

…Разбираю письма. Попадается на глаза последняя и единственная открытка от отца, написанная им 30 августа 1941 года. Он сообщал, что получил письма от мамы и от меня, что скоро предстоит бой, просил чаще писать. И с тех пор никакого ответа на мои многочисленные письма. В начале 1942 года мама получила извещение, что отец пропал без вести.

А вот письма от мамы из блокадного Ленинграда, из деревни Внтенево Калининской области, куда ей удалось полуживой выехать через Ладогу в 1942 году. Мама была тяжело больна, истощена голодом, родные выходили ее, и она стала работать почтальоном.

Дорогая мама! Сколько испытаний выпало па твою долю в начале войны. В июле 1941 года все трое мужчин нашей семьи ушли на фронт. Десятого июля мы проводили брата Алексея, выпущенного досрочно из училища лейтенантом артиллерии. Он уехал в Подмосковье, где формировалась его часть. На следующий день в ополчение ушел отец. Помню, он помахал нам рукой из окна школы, где располагался сборный пункт. Разве мы думали тогда, что видим его в последний раз?

Двадцать седьмого июля и я эшелоном вместе с аэроклубом уехал в Казань. К началу войны мне удалось выполнить только десять самостоятельных полетов на У-2. До завершения летной программы аэроклуба было еще далеко…

Мама осталась одна в блокадном Ленинграде. Сестру Марию она успела отправить в деревню, на родину, а сама выехать не смогла, немцы замкнули кольцо блокады вокруг Ленинграда.

Выжила она только потому, что ей помогли родные моей невесты.

Беру в руки связку писем Розы. Где она сейчас? Почему не пишет? А я часто получал письма от нее даже в самые тяжелые дни ленинградской блокады. Как переживал, когда узнал, что в ее дом на Боровой улице попала фашистская бомба и он сгорел. Им с трудом удалось выскочить из горящего дома по полуобвалившейся лестнице. И вдруг письма стали приводить реже и реже. А с начала 1943 года Роза не написала мне ни одного письма, остались без ответа все мои послания…

С начала войны нет никаких вестей от брата Алексея. У меня сохранилась его маленькая фотография в курсантской форме. Мама пишет, что он воевал где-то под Москвой, а потом на Кавказе. Был ранен, лежал в госпитале. Где же ты сейчас, мой дорогой братишка, воюешь? Живой ли?…

После долгих размышлений отобрал несколько дорогих писем, сложил фотографии, а все остальное решил сжечь: не хотелось, чтобы кто-то их читал, если со мной случится что-то непредвиденное. Память о дорогих и близких, и простые и нежные слова в письмах согревали душу солдата па фронте, помогали преодолевать трудности и лишения, вели в бой против поработителей.

В ходе подготовки к предстоящим боям в полку среди комсомольцев и коммунистов проводилась большая партийно-политическая работа. Она, по сути дела, никогда не прекращалась, в любой обстановке, при решении любой задачи на первый план ставился вопрос: все ли мы понимаем умом и сердцем то, что сейчас происходит на фронтах, какое мужество и героизм проявляет наш советский народ в битве с врагом.

Помню комсомольское собрание в эскадрилье с повесткой дня: «Комсомолец, будь достоин звания гвардейца!» Выступают летчики, техники. И каждый говорит о долгом и трудном пути нашего гвардейского полка за два года войны, рассказывает о подвигах однополчан, их героических делах. С гордостью мы узнали, что Военный совет флота поддержал нашу инициативу о присвоении третьей эскадрилье имени ее бывшего командира майора Матвеева Г. И., погибшего в воздушном бою.

- Таких летчиков, как Матвеев, мы никогда не забудем, - сказал комсорг полка Климентов.

Мы неоднократно слышали о боевых делах и замечательных человеческих качествах Матвеева. Его в полку уважали и любили

за мужество и высокое летное мастерство, за честность и порядочность, за его доброе отношение к товарищам. Погиб он в мае 1943 года, когда полк базировался в Геленджике и вел тяжелые воздушные бои с фашистской авиацией. В одном из воздушных боев самолет Матвеева был подбит. Летчик выпрыгнул с парашютом из горящего самолета и приводнился в нескольких километрах от берега. Об этом тут же стало известно на командном пункте полка. В воздух был поднят гидросамолет МБР-2. Над местом приводнения Матвеева разгорелся воздушный бой между «яками» и «мессерами». Спасти летчика экипажу МБР-2 не удалось и его, уже мертвого, подобрал через несколько часов катер. Личный состав полка тяжело переживал гибель любимого командира. Майор Г. Матвеев первым па Черноморском флоте был награжден за боевые подвиги четырьмя орденами Красного Знамени.

На комсомольском собрании летчики и техники заверяли партию, Родину, что будут драться без страха с врагами и приумножат славу гвардейского полка, отомстят за гибель любимого командира.

В предоктябрьские дни па самом видном месте в столовой появился плакат: «Боевой счет полка за 28 месяцев Великой Отечественной войны». На нем были помещены фотографии Героев Советского Союза и лучших летчиков полка. Было очень приятно, что па этом стенде были и фотографии молодых летчиков, недавно начавших службу в гвардии Черноморского флота.

7 декабря 1943 года с аэродрома Адлер последовательно эскадрильями взлетели тридцать шесть Як-9 и взяли курс на Анапу. На каждом самолете в грузовом отсеке за кабиной летчика летел техник или механик. У меня за бронеспинкой, полусогнувшись, сидел Шаронов. Аэродром Анапа располагался на берегу моря, южнее города. До побережья Керченского полуострова, где окопался враг, было всего пятьдесят километров, поэтому при подлете к Анапе мы усилили осмотрительность, а специально выделенные группы обеспечивали прикрытие посадки.

Наш полк сменил 9-й истребительный, который в длительных боях понес значительные потери и нуждался в пополнении и отдыхе. Здесь же базировался 47-й штурмовой авиаполк на Ил-2, которым командовал Герой Советского Союза майор Ф. Тургенев. В непосредственной близости от Анапы в двух километрах восточное на аэродроме Анапская базировался 8-й гвардейский штурмовой авиаполк также на самолетах Ил-2. Командовал этим полком Герой Советского Союза подполковник Н. Челноков. Оба

штурмовых и наш, истребительный, полки входили в состав 11-й Новороссийской штурмовой авиадивизии, командовал которой в то время подполковник Д. Манжосов, начальником политотдела был подполковник П. Пролыгин, начальником штаба - подполковник А. Александров.

На аэродроме Витязевская, в тридцати пяти километрах от Анапы, базировался 25-й истребительный авиаполк на самолетах ЛаГГ-3, которым командовал Герой Советского Союза майор К. Алексеев, удостоенный этого высокого звания за подвиги при обороне Севастополя.

25- й полк был придан в оперативное подчинение командиру 11-й дивизии и фактически выполнял боевые задачи вместе с нашим полком. Главной задачей 11-й Новороссийской штурмовой авиадивизии было уничтожение плавсредств противника в Керченском проливе, па коммуникациях и в портах с целью недопущения блокады наших десантов, высаженных на Керченском полуострове со стороны пролива. Большое значение придавалось огневой поддержке десанта и прикрытию его с воздуха от ударов фашистской авиации.

В первых числах ноября с кораблей и судов Черноморского флота и Азовской военной флотилии были высажены десанты в двух пунктах: южнее города Керчь, в районе Эльтиген и северо-восточнее Керчи в районе Глейки - Жуковка. Десанты высаживались в исключительно сложных погодных условиях при сильном противодействии противника как с суши, так и с моря. Поэтому наращивание сил десанта, снабжение его всем необходимым, и в первую очередь боеприпасами и продовольствием, были сопряжены с большими трудностями. Особенно в тяжелом положении оказался десант 318-й Новороссийской стрелковой дивизии 18-й армии в районе Эльтиген. В невероятно тяжелых условиях, при непрерывных обстрелах, бомбежках, атаках танков и пехоты врага десантники геройски отражали непрерывные атаки противника и удерживали небольшой плацдарм на крымской земле. Этот клочок советской земли, обильно политый кровью наших солдат, па котором не было живого места от разрывов бомб и снарядов, называли Огненной землей.

Штурмовики и истребители 11-й штурмовой авиадивизии с большим напряжением выполняли задачу по огневой поддержке десанта и прикрытию его от ударов фашистской авиации. А когда из-за штормовых условий и противодействия противника в Керченском проливе стало невозможно доставлять пополнение, боеприпасы и продовольствие катерами и судами, на помощь десантникам Огненной земли пришли летчики 8-го и 47-го

штурмовых полков. Используя любые возможности, они сбрасывали отважным десантникам мешки с боеприпасами, продовольствием и медикаментами. А ночью эту задачу выполняли летчицы 46-го Таманского ночного легкобомбардировочного авиаполка на самолетах У-2.

Эльтигенский десант по решению командующего Отдельной Приморской армией в ночь с 5 на 6 декабря пытался прорваться на соединение с десантом, высаженным восточное Керчи. Внезапным ударом десантники прорвали вражеские позиции, захватили господствующую высоту Митридат, несколько дней удерживали ее, но дальше пробиться не смогли. В ночь на 10 декабря остатки десанта были эвакуированы катерами Азовской военной флотилии.

Боевые действия Отдельной Приморской армии на крымском направлении с воздуха поддерживала 4-я воздушная армия под командованием генерал-полковника авиации К. Вершинина, которая базировалась на аэродромах Таманского полуострова. Зимой 1943-1944 годов в районе Керченского пролива и Тамани погода была неустойчивая. Частые дожди, временами мокрый снег, низкая облачность, туманы - все ото ограничивало возможности боевого использования нашей авиации. Иногда и вовсе не было возможности взлететь из-за раскисшего грунта аэродромов.

Стоянка самолетов нашей эскадрильи располагалась на берегу моря в десяти-пятнадцати метрах от обрыва. Мой «як» стоял крайним рядом с «илами» 47-го полка. Отсюда хорошо просматривалась панорама местности и города. На юге - предгорья Кавказского хребта, на севере - стоянка самолетов других эскадрилий, городские постройки, на фоне которых выделялись обгоревшие развалины учебного отряда, курортного зала и несколько белых двухэтажных домов. На восток протянулась стоянка Ил-2, наших соседей и братьев по оружию - штурмовиков.

Летчиков разместили в домах местных жителей в городе, а механики и мотористы обосновались в землянках вблизи стоянки самолетов. Обычно боевые вылеты начинались с рассветом, поэтому мы еще в темноте приезжали на стоянку, а затем направлялись в штабную землянку эскадрильи.

В одной ее половине располагался командир с адъютантом эскадрильи, в другой, оборудованной нарами, летчики. В землянке давались указания, проводились разборы полетов и боев, занятия. В ожидании команд летчики отдыхали на нарах. Народ молодой, горячий. Зачастую разгорались споры, слышались смех и шутки, по они обрывались мигом, стоило

ворваться адъютанту лейтенанту Османову, который обычно кричал с акцептом:

- Звену Румянцева, гатовност адын. Вылет по сигнал - два зеленый ракет.

Мы вскакивали и бежали к самолетам. Было законом - ведущий не ждет, поэтому ведомые спешили первыми запустить моторы, чтобы не опоздать с выруливанием.

Вылеты на перехват вражеских разведчиков чередовались с вылетами на прикрытие штурмовиков, однако эффективности боевой работы существенно мешала скверная зимняя погода. Зачастую вместо того, чтобы летать, мы часами вглядывались в небо в надежде увидеть где-нибудь на горизонте обнадеживающий просвет. Тяжко было сидеть и ждать улучшения погоды, сознавая, что наша поддержка нужна отважным десантникам на керченском плацдарме.

16 декабря нашей эскадрилье была поставлена необычная задача: прикрыть самолет МБР-2 (морской ближний разведчик), который должен был наводить по радио телеуправляемый катер. Начиненный взрывчаткой, он должен был подорвать фашистские катера и большие десантные баржи в порту Камыш-Бурун. Одновременно планировалось нанесение бомбоштурмовых ударов самолетами Ил-2 по огневым точкам, портовым сооружениям, опорным пунктам врага. В общем, готовилась целая операция с участием всей пашей дивизии.

Действия тактических групп штурмовиков и истребителей были четко распределены по объектам и времени, определены высоты и направления захода на цели. Командир эскадрильи Василий Добров выделил в группу непосредственного прикрытия МБР-2 наше звено в составе четырех Як-9, а сам четверкой расположился выше, во главе ударной группы. После вылета мы заняли места слева и справа от МБР-2, попарно. Скорость «эмберушки» была всего сто шестьдесят километров в час, поэтому нам на «яках» для сохранения своего места приходилось постоянно маневрировать с переменой мест.

До Керченского пролива шли относительно спокойно, а при подходе к Тамани все группы прикрытия начали энергично маневрировать по направлению и высоте. И закрутилась карусель, смысл которой, как я понял, состоял в том, чтобы не допустить внезапной атаки «мессеров». При таком энергичном маневрировании ведомым очень трудно было сохранять место в строю и в то же время внимательно следить за воздухом. «Оправданы ли такие действия в данной обстановке? - задавал я себе вопрос. - Ведь «мессеров» не видно».

Наш подопечный «самолет с домиком», то есть МБР-2, начал

галсировать вдоль пролива у берега. Мы наблюдали, как из Тамани вышел катер и на большой скорости с хорошо заметным белым бурунрм взял курс к противоположному берегу пролива, занятому врагом. Ниже нас с различных направлений прошли группы штурмовиков под прикрытием истребителей. В районе Камыш-Буруна появились шапки разрывов зенитных снарядов: противник встретил их плотным огнем.

Маневрируя, мы внимательно следили за движением катера, боясь упустить момент взрыва. Вот он подошел к бухте, развернулся влево на юг и вскоре после разворота остановился, покачался и через несколько мгновений взорвался. О большой мощности взрыва можно было судить по огромному облаку черного дыма, поднявшемуся до высоты двести-триста метров. Мы не знали, какой ущерб врагу был нанесен взрывом телеуправляемого катера, по считали все же, что эффект применения такого оружия был бы значительно выше, если бы самолет-наводчик точнее определил момент разворота катера и довел бы его до причалов. В целом же действия штурмовиков и истребителей нашей дивизии в этом вылете были оценены положительно. Четкая организация взаимодействия между тактическими группами, штурмовиками и истребителями не позволила противнику сорвать задуманную операцию.

После общего разбора этого вылета я поделился с командиром звена сомнениями по поводу целесообразности резкого маневрирования истребителей прикрытия.

- Ты, пожалуй, прав, - ответил Румянцев. - Действительно, ведомому очень сложно сохранить свое место, надо непрерывно наблюдать за ведущим. Страдает и осмотрительность… Все это издержки устаревшей оборонительной тактики. Раньше наши самолеты уступали по своим характеристикам истребителям противника. Теперь другие времена: наши «яки» не хуже хваленых «мессеров». А действуем зачастую по старинке, по принципу - как бы чего не вышло.

В разговор вмешался Борис Акулов:

- Ты, Воронов, не спеши с выводами. Врежет тебе разок «мессер», тогда и не так закрутишься…

Однако в последующих боевых вылетах мои непосредственные командиры, Румянцев и Акулов, закручивая «карусель», старались не забывать и о нас, молодых летчиках.

В перерывах между боевыми вылетами или в ожидании летной погоды на нашей половине землянки не раз заводили разговоры о тех или иных событиях фронтовой жизни, о находчивости и смекалке летчиков в бою. А бывало, вспоминали и комические случаи. Чаще всего они связывались с

приключениями и неудачами бывшего летчика нашей эскадрильи лейтенанта П. Королева. По возрасту он был старше всех летчиков полка, до войны длительное время работал инструктором на У-2. Переучившись на истребитель Як-1, Королев прибыл в полк. По складу характера он был очень общительным, отзывчивым и всем пришелся по душе, но истребительскими качествами, к сожалению, не обладал.

Пилотировал Паша очень уж «нежно», без перегрузок, к тому же в воздухе видел плохо. И при встречах с «мессерами», случалось, попадал в переплет. Был у него еще один недостаток, он совершенно не умел плавать и страшно боялся воды. За короткое время Королева дважды сбивали в воздушных боях, и оба раза на подбитой машина он благополучно производил посадку на воду; в районе Геленджика кругом горы и «приткнуться» при вынужденной посадке на сушу, даже «на живот», было невозможно. Вот и вынужден был Павел, несмотря на страх перед водой, плюхаться у берега.

При погружении самолета в воду Королев быстро выскакивал из кабины, перебирался по фюзеляжу на стабилизатор, выступающий из воды, и терпеливо ждал своих спасителей, хотя до берега и было-то меньше сотни метров.

После второй такой посадки Королева списали с истребителей и определили летчиком связи па У-2. Позже он неоднократно прилетал к нам в полк, так что мы имели возможность ближе познакомиться с ним и убедиться в его завидном оптимизме, который сопутствовал ему даже в драматических ситуациях.

При встречах, когда кто-нибудь напоминал о случаях «приводнения», он обычно говорил с серьезным видом:

- Посмотрел бы я па тебя, когда кругом вода, а плавать не умеешь. Тут, братцы, не до шуток.

- Как же ты, Паша, после истребителя летаешь на «кукурузнике»? - не унимались летчики.

- Так вот и летаю, - шуткой отвечал Королев, - сектор газа - до отказа и пошел. Захочется поспать, сяду где-нибудь, высплюсь па травке и лечу дальше. - И добавлял серьезно:-Правильно поступил Авдеев, что списал меня. Какой из меня истребитель, старый я. Мне цыганка нагадала, - улыбаясь, заканчивал разговор Королев, - что испытывать судьбу можно только дважды. И не больше…

Шутка, веселый рассказ в кругу летчиков помогали снимать напряжение, отвлекали от мрачных размышлений о возможных последствиях боя. Там, где создавалась такая атмосфера, где слышался смех, там, без преувеличения можно сказать, летчики воевали более уверенно. Особенно это важно для молодых, еще

необстрелянных воздушных бойцов. И вообще, могу сказать, что на войне без шутки, острого, меткого слова трудно. Не случайно же пришел во фронтовые будни, встал в ряды бойцов весельчак и балагур Вася Теркин. А сколько Теркиных было в каждом полку, в каждой роте!

Непревзойденным рассказчиком, веселым человеком по натуре был командир звена первой эскадрильи старший лейтенант Борис Маслов. Его память хранила множество различных историй и событий, не только связанных с полетами, но и просто житейских, по-своему примечательных.

Там, где находился Б. Маслов, постоянно слышался смех, царило оживление. Он подходил к летчикам или техникам, закуривал самокрутку, со смаком затягивался и без всяких предисловий приступал к рассказу очередной истории, которая, якобы, произошла когда-то с ним. А в другой раз, выслушав кого-нибудь, вступал в разговор, подобно Швейку со словами: «Аналогичный случай произошел со мной», - и экспромтом начинал свое повествование. Борис Маслов слыл среди летчиков не только хорошим рассказчиком, но и пользовался уважением как опытный боевой командир. Он в числе первых летчиков-истребителей черноморской авиации в первый же день войны открыл счет боевым вылетам с аэродрома Измаил и вступил в бой с фашистами. В 6-й полк Маслов пришел вместе с нами в сентябре 1943 года из 62-го авиаполка командиром звена и летал в паре с неразлучным другом В. Русаковым.

В нашей эскадрилье заводилой был Борис Акулов. Он любил рассказать небылицу, не упускал случая добродушно подтрунить над кем-нибудь из летчиков, если тот почему-то ходил не в настроении. Борис был очень общительным человеком и хорошим товарищем. Его знали и в других полках ВВС Черноморского флота. О его щедрости ходила добрая молва. В любых условиях Борис раздобудет чем угостить, устроит на ночлег, окажет всяческое содействие и внимание.

Тесная дружба связывала нас с летчиками-штурмовиками. К ним мы относились с особой симпатией и уважением. И это не случайно. Нам часто приходилось вместе летать па выполнение различных боевых заданий, и мы видели, как мужественно и храбро они действовали. Чтобы нанести удар по врагу, летчики были вынуждены идти сквозь огонь, подвергаться обстрелу на малой высоте не только зенитной артиллерией, но и автоматов, пулеметов, всего стрелкового оружия пехоты. Самолеты-штурмовики Ил-2 с первых дней войны показали высокую эффективность на поле боя.

Броневая защита кабины летчика и мотора делали этот

самолет малоуязвимым для пуль и осколков. Но тем не менее степень риска при выполнении боевых заданий была высокой, нередко приходилось нести потери и очень часто «илы» возвращались на базу с пробоинами.

Смелые и отважные летчики летали на штурмовиках. Они были в первых рядах героических защитников городов-героев Одессы, Севастополя, Новороссийска, Кавказа. За доблесть, отвагу и геройство при обороне Севастополя в числе первых на Черноморском флоте были удостоены высокого звания Героя Советского Союза летчики-штурмовики Е. Лобанов, Ф. Тургенев, М. Ефимов, В. Куликов.

С первых же дней пребывания на аэродроме Анапа мы подружились с летчиками-штурмовиками 47-го полка, соседями по стоянке. Нашей эскадрилье по установившейся традиции часто приходилось прикрывать штурмовики третьей эскадрильи. Командир звена этой эскадрильи младший лейтенант Ю. Акаев и летчик младший лейтенант В. Марков частенько наведывались к нам в землянку и рассказывали о своих делах, о результатах боевых вылетов, предстоящих задачах. Ю. Акаев, по характеру немногословный, всегда приветливый и доброжелательный, привлекал своим постоянным стремлением больше летать, больше наносить ущерба немецко-фашистским захватчикам. Его отличали храбрость и мужество, спокойная уверенность без малейшей рисовки и хвастовства. За короткое время он проявил себя исключительно смелым, отважным воздушным бойцом, и поэтому так быстро был назначен командиром звена. Ему доверяли водить группу штурмовиков на боевое задание.

Мало чем походил на своего командира, напарника и друга темпераментный и подвижный младший лейтенант В. Марков. Он, казалось, и минуты не мог посидеть на месте. Помню его рассказы о том, как они со своим стрелком сбрасывали героическим десантникам Огненной земли мешки с боеприпасами и продовольствием. Трудно было зайти и сбросить ценный и необходимый груз так, чтобы он попал на узкую прибрежную полосу, захваченную и удерживаемую нашими солдатами, а не в море или к врагу, окопавшемуся рядом. И это надо было делать в условиях плотного зенитного огня, когда из-за сплошных разрывов и разноцветных трасс «эрликонов» даже ведущего не было видно.

- А вот однажды, - рассказывал Володя Марков, - пришлось делать два захода. После первого выскочил на бреющем из-под огня, вздохнул: молодец, думаю, выбрался! Спрашиваю стрелка: «Ты груз бросил?» А он что-то мычит невнятное в ответ. Еще раз спросил да словцом крепким врезал. Тут он и раскололся -

прошляпил мою команду и мешок не сбросил. Что делать? Домой с грузом не возвратишься, пришлось повторно лезть в пекло. Тридцать пробоин привез па своем «илюхе».

Личное знакомство и крепкая фронтовая дружба помогали нам вместе со штурмовиками успешно выполнять боевые задания. Мы знали номера самолетов наших друзей, а они - наших. И конечно, сознание, что рядом с тобой друг, боевой товарищ, вселяло уверенность, создавало хорошее боевое настроение, помогало преодолевать чувство страха и нерешительность.

В боевых вылетах для огневой поддержки десанта штурмовики из-за сильного зенитного огня обычно делали один заход, атаку производили с высоты 1000- 1200 метров, сначала открывали огонь из пушек, затем сбрасывали бомбы. Мы с Б. Акуловым всегда были в составе группы непосредственного прикрытия, такой уж нам выпал жребий, и ходили вместе со штурмовиками в атаку, не отрываясь от них, причем, как правило, нам приходилось сопровождать замыкающую группу «илов». А, как известно, замыкающим достается больше. Нам доставался и более плотный зенитный огонь, нам приходилось и чаще встречаться с «мессерами».

Находясь в группе непосредственного прикрытия, мы должны были в любой момент отравить попытки «мессеров» атаковать «илы» перед целью иди на выходе из атаки. У нас не было ни времени, ни возможности рассматривать, что делалось на многострадальной керченской земле. Мы видели только разрывы бомб и снарядов наших штурмовиков да многочисленные разрывы зенитных снарядов вокруг них и рядом с нами. Сбросив груз, штурмовики прижимались к воде и на бреющем брали курс к таманским берегам.

В один из декабрьских пасмурных дней мы прикрывали шестерку «илов» 47-го полка, которая штурмовала передний край вражеских позиций в районе Керчи. И на этот раз, как всегда, мы с Акуловым шли с замыкающей группой штурмовиков. После выхода из атаки один Ил-2 из нашей шестерки начал отставать от группы, которая быстро удалялась; за ней вверху прошла последняя ударная группа истребителей. Б. Акулов по радио стал поторапливать отставшего: «Шарик, давай побыстрее домой, а то «мессера» тебя схарчат».

Ответа не было. Мы подошли к отставшему «илу» ближе и все поняли: на нем не было, как говорят, живого места. Половина киля и часть правой стороны стабилизатора отбиты, видны болтающиеся куски обшивки, посредине правой плоскости просвечивала сквозная рваная пробоина. Мелькнула мысль, как еще, бедняга, держится в воздухе?… Да это же Юра Акаев, его

машина с номером «14»!

- Держись, дружище, мы рядом с тобой, - слышу голос Акулова по радио.

И тут я заметил пару «мессеров» сзади. На бреющем, в вытянутом пеленге, они пытались атаковать и добить отставший Ил-2. Резко доворачиваю свою машину и даю длинную очередь из пушки и пулемета, надеясь, что «мессера» откажутся от преследования. Действительно, «худые» отвернули и ушли вверх. «Вряд ли они отказались от легкой добычи, - думаю про себя. - Жди атаки сверху… Что же так медленно ползет Акаев? Ну, еще чуть-чуть, под нами же пролив, кругом вода».

Вижу, «мессера» почти отвесно пикируют на нас, ведущий устремляется к самолету Акулова. Немедля доворачиваю и открываю огонь по фашисту. Атака ведущего «мессера» отбита, но я сразу же отстаю от прикрываемого «ила». Резко «переламываю» свою машину и на полном газу стремлюсь занять свое место. Ведомый «мессер» пытается нанести удар по самолету Акаева, но Акулов прерывает его атаку огнем из всех точек.

- Юра, держись! Тяни До Тамани! - кричит по радио Акулов.

Акаев не отвечает, по-видимому, у него и связь выведена из строя. «Мессеры» резко развернулись и с набором высоты ушли в сторону крымских берегов.

Подняв вверх голову, я увидал четверку ЛаГГ-3, наших армейских братьев, и только теперь понял, почему так поспешно удрали «мессеры».

- Юра, впереди аэродром Тамань, доверни немного вправо, - подсказывает Б. Акулов.

Подходим вплотную к самолету Акаева с обеих сторон, машу ему рукой. Израненный Ил-2 «блинчиком», почти без крена, доворачивает на Тамань. Высота уже менее пятидесяти метров. Опять мелькнула мысль: «Как же может летать такой искореженный самолет? Наверное, на это способен только Ил-2».

Наконец- то дотянули. Акаев с ходу, без шасси, кое-как посадил израненную машину, вылез из кабины на крыло, помахал нам рукой, потом склонился лад кабиной стрелка. Все обошлось благополучно. Делаем круг над Таманью и плотным строем, на бреющем, идем на свой аэродром. Проносимся ниже обрыва над нашей стоянкой, взмываем вверх и крутим восходящие бочки в разные стороны. Такой приход с боевого задания для летчиков нашей эскадрильи стал традиционным.

Вечером у нас состоялась радостная встреча с Акаевым. Юрий благодарил пас за то, что выручили из беды. Юсуп Акаев (друзья звали его Юрой) прошел славный боевой путь. Родом из Дагестана, кумык по национальности, он отважно дрался с

фашистскими захватчиками. Своим бесстрашием в бою он служил примером для всех летчиков-штурмовиков. В марте 1944 года Ю. Акаев был назначен командиром эскадрильи 47-го штурмового полка, неоднократно отличался в боях при освобождении Крыма и Севастополя. В мае 1944 года 47-й авиаполк был передан в состав ВВС Балтийского флота, где Ю. Акаев продолжал громить врага. За время Великой Отечественной войны он совершил 147 боевых вылетов на Ил-2, потопил 7 транспортов, уничтожил большое количество живой силы и боевой техники противника.

За героизм 19 августа 1944 года капитану Ю. Акаеву было присвоено звание Героя Советского Союза. К сожалению, в 1949 году в возрасте 27 лет он умер после тяжелой болезни.

Наступил новый, 1944 год.

Встретили мы его по-фронтовому: в землянках, в мужской компании. А утром опять боевое задание - прикрытие штурмовиков, атакующих позиции фашистских войск в районе Керчи. Опять мы столкнулись с попыткой «мессеров» подкараулить «илы» на выходе из атаки, в первую очередь отставших и зазевавшихся. Но в этот день «мессерам» не удалась уловка: их своевременно обнаружили и одного сбили летчики нашей эскадрильи. Отличился Борис Акулов.

В последующие несколько дней погода резко изменилась, дул сильный северо-восточный ветер, временами шел снег. Было холодно, хмуро. «Опять, наверно, боевых вылетов не будет», - с такими невеселыми мыслями приехали мы рано утром 4 января на аэродром. Однако к полудню заряды снега прекратились, только порывистый ветер продолжал гнать по небу низкие рваные облака. Неожиданно поступил приказ на вылет - сопровождать штурмовики на линию фронта.

Мы прикрывали шестерку «илов» 47-го полка. Низкая облачность временами «прижимала» к земле и вынуждала штурмовиков и нас, истребителей непосредственного прикрытия, снижаться до бреющего. В районе цели облачность была чуть выше. «Илы» с ходу устремились на позиции фашистских войск. На выходе из атаки, находясь справа, я неожиданно увидел «мессера», который пытался атаковать замыкающего «ила». Дистанция между ними быстро сокращалась, еще мгновение, и «мессер» откроет огонь. Борис его не видит. Медлить нельзя. Принимаю решение - атаковать. Резко, насколько возможно, «переламываю» машину и бросаю ее вниз вправо на «мессера». Ловлю его в прицел, уже четко различаю переплеты фонаря, быстро растут в размерах ненавистные черные кресты на плоскостях, корректирую упреждение и открываю огонь. «Мессер» спохватился поздно, когда трассы снарядов и пуль полоснули по его мотору и кабине. Он рванулся было вправо вверх, но, уточнив наводку, даю еще длинную очередь из пушки и пулемета. Кажется, всю ненависть к врагу вложил я в эту атаку. Я видел, что мои снаряды достигают цели, но почему «мессер» не горит?

- Володька, уходи, сзади «мессер»! - слышу по радио голос Акулова. И в этот же момент справа, совсем рядом, воздух прошила, как молния, трасса огня. Мгновенно «хватаю» ручку управления на себя, жму на левую педаль, а взгляд ловит шлейф черного дыма. Это мой «мессер» воткнулся в землю. «Неужто сбил?» - проносится в сознании. Теперь не дать наседавшему «мессеру» разделаться со мной. Кручу головой, где же он? В хвосте нет. Надо мной проносится какой-то «як». Успеваю заметить номер на борту. «Тридцатка» моего ведущего. Значит, Борис все же увидел, когда я бросился в атаку на «мессера», и пришел на выручку. Теперь-то легче, нас двое. А «илы» на бреющем, сомкнув строй, идут уже над Керченским проливом. Пристраиваюсь к ведущему, и мы догоняем свою группу штурмовиков. Во мне все ликует. Подхожу к самолету Акулова вплотную, улыбаюсь. Он в ответ поднимает большой палец левой руки. Увеличиваю интервал, кладу машину на крыло и так лечу несколько десятков секунд, машина послушно выполняет мою

волю, и теперь бочка восходящая - и опять я на месте в строю. Успокаиваюсь, но мысли снова возвращают меня к только что завершившейся схватке. Сколько времени продолжалась она? Минуту? Две? А может, всего 20-30 секунд? В воздушном бою свой счет времени. Дорога даже доля секунды. Кто опережает врага в действиях, тот и побеждает. Промедление - поражение. Именно в этом, наверное, главная особенность и суть воздушного боя. Мало быть разумным и предусмотрительным, в совершенстве владеть самолетом, не менее важно уметь в исключительно короткое время принять решение и реализовать его. А как много значит умение видеть в бою, наглядный урок тому преподал мне Акулов несколько минут назад. Поздравляя меня со сбитым фашистским самолетом, Борис сказал:

- Ты так увлекся атакой, что не заметил второго «мессера», под огонь которого попал. Пришлось мне его выбивать из-под твоего хвоста.

Я горячо поблагодарил Акулова за выручку. В тот же день было получено подтверждение о падении Ме-109 в районе населенного пункта Катерлез. По установившейся традиции вечером на ужине мне преподнесли торт, боевые друзья поздравили с первой победой. Настроение было приподнятое. Наконец-то свершилось то, о чем давно мечтал, к чему настойчиво готовился более двух лет. Приятно было сознавать, что личный боевой счет моей мости фашистам открыт.

Каждый боевой вылет и тем более бой с «мессерами» детально разбирался с летчиками эскадрильи. Мне пришлось на этот раз подробно рассказывать о воздушном бое.

Комэск В. Добров обратил особое внимание на осмотрительность в воздухе.

- Можно непрерывно крутить головой, а ничего не видеть, - говорил он. - Умение видеть в бою - это искусство, которое приходит с опытом и достигается трудом, осмысливанием каждого полета, умением делать выводы и извлекать уроки из ошибок.

Обычно комэск на разборах спрашивал, кто первым увидел «мессеров» и в каком положении. Он настойчиво выявлял наиболее «глазастых» летчиков и брал их на заметку. Добров приказал инженеру эскадрильи капитану И. В. Ермаченкову поставить на мой самолет передатчик, что на следующий.день и было сделано. У меня теперь появилась возможность и обязанность оповещать всех по радио при обнаружении фашистских самолетов.

Хотя в атаку не ходили

Тон в полку во всем задавали коммунисты. Они были всегда впереди, лучшими бойцами и лучшими

специалистами. В боевой обстановке не было места длинным речам, многочасовым собраниям и совещаниям. Отклик в сердце и сознании каждого воина находили простые слова, яркие, достойные подражания примеры, четко и коротко сформулированные задачи.

Сама жизнь, условия боевой деятельности побуждали совершенствовать методы и формы партийно-политической работы. На первом плане была забота о личном примере в бою коммуниста и комсомольца. Поэтому не случайно на партийных и комсомольских собраниях вопрос о личной примерности проходил красной питью во всех докладах и выступлениях.

Политработники полка майор Г. Пятницкий, сменивший С. Изотова, капитан В. Леонов, младший лейтенант В. Климентов были близки и доступны людям.

Подружились мы с секретарем комсомольской организации полка младшим лейтенантом В. Климентовым.

Служил он в полку сравнительно недавно, и, помню, по-началу летчики встретили нового человека настороженно. Н некоторой степени тому способствовала внешность Климентова. На его высокой худой фигуре не очень ладно, как-то не по-военному сидела форма, не было в нем бравости и молодцеватости, присущей многим молодым офицерам. Но за короткое время благодаря чуткому и уважительному отношению к людям Климентов завоевал огромный авторитет. В любое время его можно было видеть на аэродроме рядом с летчиками, техниками и механиками. Тут вел он комсомольскую работу. У одного спросит о родных и близких, у другого - о делах в эскадрилье, расскажет, на каких направлениях идут бои, где наши войска одержали победу. Со временем в эскадрилье Климентов стал своим человеком, и если не появлялся какое-то время, начинались расспросы: «Почему не приходит, не случилось ли что с ним?» Климентов сумел найти свое место в боевом коллективе. Близость к людям, постоянная забота о них, вовремя сказанное слово, которое придавало силы и не расходилось с делом, - вот что было характерно для стиля его работы. В бой он не летал, технику не обслуживал, но прекрасно знал цену ратному подвигу и ратному труду.

Говоря о ратном труде, я снова и снова с благодарностью вспоминаю технический состав полка. Работа техников в январские морозы и сильные ветры была неимоверно тяжелой. Жили они в землянках на самом берегу моря, у обрыва,

обогревались с помощью самодельных печурок, которые топили отработанным маслом, для освещения применяли испытанные «катюши», изготовленные из гильз снарядов. При минусовой температуре техникам и механикам приходилось ночью через каждые четыре часа прогревать моторы «яков», чтобы в радиаторах не замерзла вода. В непроглядной темноте, в любую непогоду, при штормовом ветре и морозе, в грязь и слякоть они на ощупь находили тропки от землянок к стоянкам, окоченевшими руками снимали чехлы, заглушки, прогревали моторы, а затем опять старательно «закутывали» моторы и радиаторы. И так три-четыре раза каждую ночь. Никто из них не уходил со стоянки, если самолет имел малейшую неисправность. Все работы по ремонту самолетов в основном выполнялись ночью, когда не было боевых вылетов. За ночь наши механики и техники успевали не только залатать пробоины, устранить

неисправности, но и выполнить такие объемные работы, как замена мотора. В таких случаях за дело брались все свободные техники и механики эскадрильи. И здесь, как в бою, проявлялась фронтовая дружба, взаимопомощь. В основе такой самоотверженной работы были высокая политическая зрелость, сознание личной ответственности каждого за выполнение своих обязанностей, стремление внести свой вклад в общее дело победы над фашистскими варварами.

Отличными мастерами своего дела были техники и механики пашей эскадрильи. Разве можно забыть тружеников аэродрома старших техников И. Юдина, А. Гриля, В. Иванько, А. Дюпина, В. Мельникова, И. Бородулю, механиков И. Суховицкого, А. Шаронова, И. Бочарикова и других специалистов эскадрильи.

В сложной боевой обстановке с большой ответственностью и знанием дела техническим составом полка руководили майор Ф. Макеев, его помощники Г. Вахрушев, С. Еретнов, А. Зимин, И. Ермаченков. Благодаря этим людям, их усилиям наши самолеты всегда были в боевой готовности.

Правда, не обходилось и без происшествий. В одну из холодных январских ночей на нашей стоянке вспыхнул пожар в одной из «индивидуальных» землянок, где спал моторист Ефименко. От сильного перегрева воспламенилась коптилка «катюша», заправленная бензином. Загорелись матрац и одежда Ефименко. Это происшествие совершенно случайно не завершилось тяжелым исходом: техники, возвращаясь со стоянки, увидели дым, пробрались в землянку и вытащили полуживого моториста. После такого события командир эскадрильи запретил устраивать «индивидуальные» жилища в земле, кое-кому из техников пришлось переселяться в общие землянки.

Вспоминая некоторые подробности условий работы и жизни личного состава нашего полка в боевых условиях, хочется еще раз подчеркнуть, что такую невероятно тяжелую физическую и моральную нагрузку, такие лишения и невзгоды мог выдержать только наш, советский солдат, воспитанный и закаленный ленинской партией.

Лицом к лицу

Было это в январе, когда мне пришлось столкнуться буквально лицом к лицу с фашистским летчиком

«Мессершмитта-109». На этот раз «мессеры» пытались атаковать «илы» на подходе к линии фронта над Азовским морем. Я первым заметил противника выше нашей группы и немедленно передал по радио:

- Орлы! Справа выше пара «худых». Слышу спокойный голос Авдеева:

- Орлы! В атаку!

Внезапно появилась вторая пара «мессеров», которая свалилась на шестерку «илов». Пришлось и нам, группе непосредственного прикрытия, вступить в бой. Отбивая очередную атаку «мессера», я успел развернуть свою машину ему в лоб. Фашист не принял лобовой, резко взмыл почти вертикально вверх. Я рванулся за ним и оказался в нескольких десятках метров от него, совсем рядом: вижу нижнюю часть фюзеляжа, черно-белые кресты на плоскостях. Мы оба, мой «як» и «мессер», лезем вверх. Скорость быстро падает. Вот фашист повернул свою машину и я на миг увидел его лицо, в шлемофоне, без очков, наши взгляды встретились. Что же делать дальше, как изловчиться и дать по нему очередь? Конечно же, и фашистский летчик думает о том же. Оба хорошо понимаем - кто свалится без скорости первым, тот и будет сбит.

Мой «як» уже качается из-за малой скорости, на пределе. Давлю левой рукой на секторы газа и шага винта, а сам не свожу взгляда с «мессера».

Вижу, фашист закачался, скорость потеряна, и в тот же миг сваливается вниз, в пикирование. Я уже готов был торжествовать: в упор, думаю, расстреляю. Но машина не слушается, вздрагивает, вот-вот сорвется в штопор. Этого допустить никак нельзя. Плавно перевожу ее в пикирование, но враг быстро уходит, дистанция увеличивается. Мне его уже не догнать. Какая досада! Даю длинную очередь вдогонку по «мессеру», но, увы, безрезультатно. Мы, выходит, посмотрели друг на друга и чинно разошлись. Такого не должно быть, ведь я в маневре получил

преимущество, однако реализовать его не сумел. Кроме того, оторвался от ведущего группы и остался один. Па максимальной скорости пытаюсь догнать своих, кручу кругом головой, но никого не вижу - ни «илов», ни «яков». Выше меня, на пересекающихся курсах проносится какой-то «як», быстро пристраиваюсь к нему. Рассмотрел номер - «28». Да это же мой командир звена Саша Румянцев! Только непонятно, почему он один и тоже отстал?

Парой догоняем нашу группу «илов» и без потерь приходим на свой аэродром. При разборе выяснилось, что Румянцев, находясь выше, сорвал атаку «мессеров», которые собирались с намерением разделаться со мной.

В этом воздушном бою я еще раз убедился, как много значит для истребителей взаимовыручка. В нашем гвардейском полку для всех летчиков было законом общеизвестное правило: «Сам погибай, а товарища выручай».

Командир звена А. Румянцев всегда оказывался там, где необходима была помощь, и в самую решающую минуту. За ним в эскадрилье и в полку укоренилась хорошая слава. Воевал и маневрировал он в бою очень расчетливо, стремясь сохранить преимущество в высоте, все видел в воздухе, за лично сбитыми самолетами не гнался. И когда Саша первым среди летчиков полка был награжден орденом Александра Невского, все мы искренне радовались за нашего командира.

Зачастую между летчиками разгорались споры: кто что наблюдал в воздушном бою, сколько было вражеских самолетов, как протекала схватка, кто кого опередил и тому подобное. Порой действительно было трудно докопаться до истины. Один летчик, как бы хорошо он ни был подготовлен и опытен, не всегда сможет схватить всю картину боя в деталях, тем более группового, с участием большого количества самолетов с обеих сторон, занимающего значительный объем воздушного пространства. Еще сложнее приходится ведомым, связанным маневром ведущего. Полнота восприятия обстановки в большей степени зависит от индивидуальных способностей летчика, его опыта, искусства владения самолетом. Обычно в первых боевых вылетах и первых воздушных боях в силу скованности, большого морального напряжения летчик очень мало видит и понимает. «Прозрение» приходит с боевым опытом, у одних летчиков раньше, у других позже. Реальная картина воздушного боя складывается из суммы наблюдений всех участников. Понимая это, наши командиры стремились собрать и обобщить увиденное в бою каждым летчиком, В. Добров и А. Румянцев, опрашивая нас, путем сопоставления докладов воссоздавали общую объективную

обстановку в воздухе. Такие импровизированные разборы были хорошей школой боевой закалки.

В январе, двадцать второго числа, мы потеряли самого молодого из летчиков нашего полка Н. Маркина. Ему только исполнилось девятнадцать. В полк он прибыл сразу после окончания училища. Черноволосый, смуглый крепыш среднего роста, по характеру очень скромный, даже застенчивый. С легкой руки И. Тарасова летчики называли его «маненьким». Летал Маркин хорошо и был определен ведомым к заместителю командира эскадрильи старшему лейтенанту Тарасову. В декабре и январе он вместе с нами выполнил больше десятка боевых вылетов, проявил себя неплохо. Тарасов был им доволен.

В тот день мы впервые сопровождали штурмовики, которые имели задачу - уничтожить плавсредства в порту Феодосии. Полет был сложным. Весь маршрут до цели и обратно проходил над холодными свинцовыми волнами Черного моря, на удалении более 150 километров от аэродрома. Налет на Феодосию был неожиданным для врага, и потому противодействие было слабым, а «мессеры» вылетели с опозданием, и им перехватить нас не удалось.

Тарасов возвратился после выполнения задания один, без ведомого, и первыми его словами были:

- Маркин не произвел посадку? Я его потерял еще до цели. Что с ним случилось, не пойму.

Что произошло с Маркиным, нам установить так и не удалось. Опросили всех летчиков-истребителей и штурмовиков, участвовавших в вылете, но никто ничего не мог сказать. Тарасов связаться с Маркиным по радио не мог: на борту ведомого не было передатчика. В конце концов пришли к выводу, что на самолете Маркина, видимо, отказал мотор. Спастись в таком случае было невозможно. Зимой температура воды в Черном море семь-восемь градусов, и те, кто попадал в море, через 30-40 минут погибали от переохлаждения.

Все в эскадрилье искренне переживали гибель молодого летчика.

Несмотря на потери, сложность и большой риск, среди летчиков полка и в помине не было робости или трусости. Наоборот, молодежь буквально рвалась в небо, в бой с жаждой отомстить врагу. За все - за погибших товарищей, за истерзанную нашу землю, за горе и страдания, принесенные гитлеровцами нашему народу.

Много лет прошло после войны, но никогда не перестану я удивляться и гордиться великой силой и мужеством советских людей, проявленными в годы войны. И не только на поле боя, но

и в глубоком тылу. Какой священной верой в победу были наполнены письма, которые получали мы от родных и близких. Что такое письма на войне, думаю, объяснять не надо. Письма придавали силы бойцам на фронте, помогали легче переживать потери боевых друзей, преодолевать невзгоды и лишения. Как много для любого фронтовика значили надежда и ожидание встречи, вера в то, что его ждут, что за его судьбу переживают дорогие ему люди. Почти каждый из наших летчиков постоянно носил с собой и брал в полет, как самые дорогие реликвии, фотографии любимой девушки или жены.

Правильно пишут и говорят фронтовики, что на войне, на фронте без любви, без надежды никак нельзя. Зачастую в свободное время в землянке или вечером перед сном заходили разговоры о своих родных и любимых. Мы знали имена девушек и жен своих товарищей, по фотографиям представляли их внешний облик. В этом доверительном обмене самым заветным и самым дорогим было что-то трогательное и, в то же время, объединяющее нас в единую братскую семью.

Однажды я получил письмо от мамы. Она писала:

«Дорогой Володя! Получила письмо от твоего командира. От радости замочила его слезами. Читали письмо по всей деревне. Многие плакали, особенно те, у кого похоронки. В деревне остались одни женщины, старики да дети. Возвратился домой раненый Ваня Шишкин. Когда же кончится эта проклятая война? Когда же всех фашистов прикончат? Получила письмо от Лени, он сейчас воюет где-то на Кавказе. Низкий поклон и спасибо за письмо твоему командиру…»

После войны мне удалось в домашнем архиве разыскать это письмо. Приведу его, ц не для того, чтобы выпятить себя, а для того, чтобы было понятно, как порой без нашего ведома заботились о нас, о наших родных. Как умели согревать души замечательные люди - партийные и комсомольские вожаки, политические работники. Письмо написано не командиром, а секретарем комсомольской организации 6-го истребительного авиаполка. старшим лейтенантом Ушаковым. В нем говорилось: «Дорогая Матрена Михайловна, Ваш сын, Владимир, продолжительное время не имел переписки с Вами. Он очень волновался и беспокоился. Володя очень любит Вас, горячо любит он и свою социалисгическую Родину. За короткое время Владимир стал настоящим боевым летчиком-истребителем. Не так давно он учился, а теперь, упорно совершенствуясь, одновременно своим примером учит товарищей по оружию.

Вы можете гордиться своим сыном, Матрена Михайловна, так же, как им гордится вся наша комсомольская организация. Вова,

воспитанник Ленинско-Сталинского комсомола, всю свою кипучую энергию направляет на быстрейший разгром врага - немецких варваров. Желаем Вам, Матрена Михайловна, долгих лет жизни, счастья и здоровья. Будьте уверены, такие сыны, как Ваш Владимир, отстоят жизнь своих матерей, сестер, жен и детей. Мы не дадим на поругание русскую землю.

Смерть за смерть, кровь за кровь!

Ваш сын будет драться до тех пор, пока ни одного фашиста не останется на нашей земле. Только тогда, когда последний оккупант будет вогнан в землю, Володя с победой возвратится к Вам.

По поручению комсомольской организации старший лейтенант Ушаков. 16.07.1943 г.».

…22 января 1944 года пришла радостная весть: наш гвардейский полк награжден орденом Красного Знамени. К этому времени на боевом счету летчиков-гвардейцев было более 200 уничтоженных на земле и в воздухе самолетов, 32 000 солдат и офицеров, большое количество боевой техники гитлеровцев. Велики заслуги 6-го гвардейского истребительного авиаполка в битве за Кавказ. Достаточно привести такие данные: только с января по июнь 1943 года летчики провели 220 воздушных боев, сбили 86 фашистских самолетов, в том числе 41 бомбардировщик и разведчик, 45 истребителей. Однако победа достигалась дорогой ценой. За тот же период полк потерял 23 летчика и 33 самолета.

Среди погибших в период боев за Новороссийск и Тамань помощник командира полка майор Г. Матвеев, командиры эскадрилий капитан Н. Спирин, капитан Н. Тимашевский, старший лейтенант А. Акулов, штурман полка старший лейтенант Н. Зяблицев, командиры звеньев Н. Лазуткин, А. Максимов, пилоты А. Цыганов, Н. Камышан… Это были лучшие из лучших, самые надежные и стойкие воздушные бойцы, беззаветно преданные советскому народу.

На следующий день в полку состоялся митинг личного состава по случаю высокой награды Родины. Выступившие летчики, техники, специалисты заверяли партию, советский народ в том, что они не пожалеют сил и жизни для достижения полной победы над врагом.

Легких побед не бывает

Переломным годом в борьбе нашей авиации за стратегическое господство в воздухе был год 1943-й.

Ожесточенные воздушные сражения, развернувшиеся летом в

небе Кубани и в Курской битве, убедительно подтвердили превосходство нашей авиации над фашистской. Мы превосходили врага не только по количеству, но и по качеству боевых самолетов. Значительно возросло боевое мастерство наших летчиков и авиационных командиров. Мы научились маневрировать силами авиации и сосредоточивать их па решающих направлениях. Военно-воздушные силы Черноморского флота базировались на аэродромах Кавказского побережья и на 19 января 1944 года имели в своем составе 198 исправных боевых самолетов, в том числе бомбардировщиков - 18, истребителей - 91, штурмовиков - 39, торпедоносцев - 35, разведчиков - 15.

Большая часть штурмовиков и истребителей была сосредоточена на передовых аэродромах Анапа, Анапская, Витязевская для действий по огневой поддержка и прикрытию десанта, уничтожению плавсредств противника в Керченском проливе и на коммуникациях.

Благодаря новым самолетам, росту мастерства летного состава за годы войны возросли боевые возможности и повысилась эффективность действий авиации Черноморского флота. Об этом говорят такие данные. Если в первом периоде войны на один сбитый фашистский самолет приходилось 87 вылетов истребителей и 6,5 воздушных боя, то в 1943 году - 80 вылетов и 3 воздушных боя, к 1944 году - 45 вылетов и 2 боя. Но наряду с несомненными успехами в боевом применении истребительной авиации, узким местом по-прежнему оставались управление с земли и в воздухе, а также взаимодействие тактических групп в воздушном бою.

Несмотря на изоляцию от основных фашистских группировок, враг не собирался оставлять Крым и намерен был отстаивать его до последней возможности.

Крым имел огромное военно-политическое и стратегическое значение. «Владея им, - писал Маршал Советского Союза А. М. Василевский, - гитлеровцы могли держать под постоянной угрозой все Черноморское побережье и оказывать давление на политику Румынии, Болгарии и Турции. Крым служил фашистам также плацдармом для вторжения на территорию советского Кавказа и стабилизации южного крыла всего фронта».

Это обстоятельство и предопределяло ожесточенность боев на суше, на море и в воздухе.

Группировка немецко-фашистских войск в Крыму насчитывала более 195 тысяч войск, 3600 орудий и минометов, 215 танков и 148 самолетов. Особое значение в борьбе за Крым противник придавал своей авиации. Основные усилия фашистов были сосредоточены на обороне Крыма с севера на Перекопском

перешейке против войск 4-го Украинского фронта и на Керченском полуострове против высадившихся войск Отдельной Приморской армии.

Враг активно маневрировал силами бомбардировочной и истребительной авиации, сосредоточивая их в нужный момент на том или ином направлении. Мы убедились в этом в ходе напряженных воздушных боев над Керчью зимой 1944 года.

В феврале погодные условия в районе Керченского пролива были наиболее сложными и порой затрудняли применение нашей авиации. Грунтовые аэродромы выходили из строя, раскисали и не позволяли взлетать самолетам. До 10 февраля боевых вылетов не было. Несколько раз мне удалось слетать для тренировки па воздушный бой и стрельбу по щиту. В одном из таких полетов на пилотаж над аэродромом я заметил, что какой-то «як» пытается атаковать меня сверху. Немедленно развернулся ему навстречу, «в лоб». На фронте было законом - никому, ни при каких обстоятельствах не «подставлять хвост», даже своим самолетам, в том числе и «якам».

Видя, что его заметили и внезапной атаки не получилось, «непрошеный гость» полез вверх крутой спиралью, явно показывая намерение помериться силами со мной. «Ну что ж, вызов принят!» И началась карусель. Вначале бой проходил на равных, но вот в один из моментов мой «як» несколько раз вздрогнул от перетягивания ручки (очень уж мне хотелось побыстрее зайти противнику в хвост). Чтобы не сорваться в штопор, я вынужден был уменьшить угловое вращение и отдать ручку от себя. В результате противник получил некоторое преимущество и постепенно стал приближаться. Попытка несколькими «накладками» ликвидировать это преимущество ни к чему не привела. «Опытный попался, - думаю про себя. - Предельным виражом и спиралью его не возьмешь».

Решаюсь. Выбрав момент, когда наши самолеты несколько разошлись, бросаю машину в отвесное пикирование до земли, на высоте 15-20 метров вывожу, проношусь на максимальной скорости над нашей стоянкой и энергично беру ручку на себя. Перегрузка солидная, меня с огромной силой прижимает к сиденью, на несколько секунд темнеет в глазах, и я ничего не вижу. Свечой взмыл вверх. «Хорошо, удалось «переломить» машину, вряд ли противник сможет ко мне приблизиться при таком маневре», - размышляю, переворачивая машину на спину. Ищу взглядом его. Нигде нет. Вывожу машину иммельманом, еще раз внимательно осматриваюсь кругом, моего соперника не видно. «Значит, маневр удался, я ушел от него. Вот что значит боевой опыт!»

Невольно вспомнился воздушный бой с М. Авдеевым. Прошло всего три месяца, а сколько пришлись увидеть, пережить. Приятно сознавать, что фронтовая школа не проходит даром.

Уже смеркалось, выпускаю шасси и произвожу посадку. Мне не терпелось узнать, с кем же пришлось неожиданно схватиться в поединке? Разгоряченный боем, захожу в нашу землянку, хочется сесть и с удовольствием закурить.

В командирской половине раздается телефонный звонок и тут же слышен голос лейтенанта Османова: «Воронов, к телефону!» Оказывается, позвонил А. Костючков, командир звена второй эскадрильи,

- А ты здорово взял у земли, - слышу его голос без всяких предисловий. - Надо нам еще с тобой встретиться. Будь здоров.

Я успел только сказать:

- Всегда готов!

И он положил трубку. В полку все знали А. Костючкова как одного из лучших летчиков, его ценил и уважал командир полка М. Авдеев. Я был польщен, что такой опытный и прекрасный летчик положительно отозвался о моем пилотаже. Но так и не пришлось нам разрешить спор, кто лучше владеет машиной. Через несколько дней А. Костючков героически погиб в неравном воздушном бою с «мессерами».

9 февраля командир полка Авдеев организовал общий ужин. Когда он уже заканчивался, в зале появился начальник штаба дивизии подполковник Александров, подошел к Авдееву и что-то ему сказал. Авдеев встал и громко объявил:

- Ужин надо закруглять, орлы. Имейте в виду, завтра с утра нам предстоит выполнять сложную боевую задачу.

Летчики переглянулись вопросительно: «Что за новая и сложная боевая задача?» Авдеев больше ничего не сказал, и мы вскоре разъехались на эскадрильских полуторках по местам квартирования в городе.

10 февраля нам была поставлена новая боевая задача: прикрывать десант в районе Керчи от налетов противника. Оказалось, что все аэродромы базирования истребителей 4-й воздушной армии на Таманском полуострове из-за непрерывных осадков и оттепели раскисли и самолеты взлететь не могут. Правда, и наш аэродром не в лучшем состоянии. Верхний слой грунта превратился в «кашу» - смесь глины и мокрого снега. В старых засыпанных воронках от бомб земля еще не уплотнилась, и если на взлете колесо шасси попадет в одну из них, то можно и скапотировать, перевернуться и оказаться на «лопатках». Конечно, придется рисковать. Но на войне своя мерка степени риска. И определяется она важностью цели, задачи. В сложившейся

обстановке задача по прикрытию десанта была чрезвычайно ответственной, так как фашистское командование предпринимало все меры, чтобы не допустить наращивания сил на захваченном плацдарме, опасаясь наступательных действий наших войск с Керченского полуострова. Важную роль в обороне Крыма противник отводил своей авиации, которая в зимние месяцы действовала весьма интенсивно.

Сложность и необычность задачи по прикрытию десанта прежде всего состояла в том, что к ее выполнению привлекались ограниченные силы, только наш, 6-й гвардейский полк на Як-9 и 25-й истребительный полк на ЛаГГ-3. Кроме того, подлетное время для наших истребителей с аэродромов Анапа и Витязевская составляло пятнадцать - двадцать минут, а для противника с аэродрома Багерово всего три минуты. Это обстоятельство создавало для нас серьезные трудности по своевременному наращиванию сил истребителей в решающие моменты боя.

Командир полка Авдеев принял решение - прикрытие десанта осуществлять способом барражирования (дежурства в воздухе) восьмерками Як-9 но эскадрильям. Время барражирования каждой группы - один час, со сменой в воздухе. График вылетов был согласован с командиром 25-го полка К. Алексеевым. Первыми взлетали летчики первой эскадрильи, их повел Авдеев. Он всегда поступал так, когда полку ставилась новая задача. Личный пример командира, его участие в боевом вылете очень много значило для всех летчиков полка, вселяло уверенность в победе, окрыляло в бою, вызывало стремление отличиться на глазах у любимого командира.

А взлетать, действительно, было сложно. Из-за облака грязи и воды самолеты трудно было рассмотреть до самого отрыва от земли. Из первой же группы два «яка» возвратились. Оказалось, что купола шасси при взлете забились грязью и шасси не вставали па замки. А с неубранными шасси «як» - легкая добыча для «мессеров».

Незадолго до вылета пашей группы на командный пункт эскадрильи приехал помощник командира полка майор С. Войтенко, к которому летчики относились настороженно за его педантизм и необщительность. Он прошел в комнату командира эскадрильи. В. Доброва в это утро не было на месте. Он заболел. Его, как всегда, замещал И. Тарасов. Переговорив с Войтенко, он вбежал в комнату летчиков и без всяких предисловий сказал:

- Воронов, полетишь с майором.

Для всех, в том числе и для меня, это было неожиданно. Мы готовились вылетать в составе звена, и, как всегда, я ведомым у Акулова. Честно говоря, мне не очень хотелось лететь на новое

задание с другим ведущим. Мы хорошо слетались с Акуловым и понимали друг друга в воздухе без слов. Акулов тоже не был обрадован таким решением - его определили ведомым к Румянцеву. Но приказ есть приказ.

До вылета оставалось совсем мало времени, поэтому Войтенко успел мне сказать:

- Я сейчас подрулю к вашей стоянке. - И поспешно вышел.

Об остальном пришлось догадываться самому. Мне предстояло на этот раз лететь в составе ударной группы-четверки «яков», которую должен вести Войтенко. Группу прикрытия предстояло вести Тарасову. Боевой порядок нашей восьмерки должен был состоять из двух звеньев, эшелонированных по высоте на 500-600 метров. Такое построение обычно применялось истребителями при прикрытии различных объектов на суше, в том числе и наших войск на линии фронта, и кораблей в море.

По сигналу с командного пункта мы произвели взлет парами и с набором высоты взяли курс на Керчь. Каждый из нас в куполах шасси, на крыльях, фюзеляже, хвостовом оперении нес дополнительный груз прилипшей земли, что, безусловно, ухудшало аэродинамику «яков», их скоростные и маневренные возможности. Приходилось внимательно следить за температурой воды и масла: грязь попадала и в радиаторы, расположенные в нижней части фюзеляжа.

На высоте 3500 метров подходим к Керченскому проливу. Войтенко связывается по радио с командным пунктом управления истребительной авиации.

- Я «Мрамор-один»! Я «Мрамор-один»! - слышим громкий, четкий голос наводчика. - Будьте внимательны в воздухе, пара «худых» на малой высоте. «Орел-03», усильте осмотрительность.

«Худыми» называли фашистские самолеты «Мессершмитт-109» за их тонкий, длинный фюзеляж. Наблюдаю, как четверка Тарасова,.находящаяся справа сзади, с превышением начала маневрировать «ножницами», такой же маневр стала выполнять и наша ведомая пара, Румянце»- Акулов. Командир группы майор Войтенко ведет себя спокойно, я же внимательно осматриваю воздушное пространство. На мне особая ответственность: я прикрываю помощника командира полка, и малейшая оплошность недопустима. Делаем большой круг над Керченским полуостровом. Хорошо просматривается весь пролив и береговая черта Азовского моря, развалины Керчи, изрытая бесчисленными воронками и траншеями восточная часть полуострова. На этом небольшом израненном кусочке крымской земли отражают натиск гитлеровцев наши отважные десантники, воины Отдельной Приморской армии. Но сейчас не время

рассматривать, что делается на земле, все внимание - наблюдению за воздухом. Наша задача - не допустить налета фашистской авиации на позиции десанта.

Прошло совсем немного времени. В наушниках раздается взволнованный голос наводчика:

- Орлы! Будьте внимательны. К линии фронта приближается большая группа «лаптей».

Ощущаю учащенное биение сердца, зубы крепко сжаты, мышцы тела напряглись, левая рука инстинктивно перемещает сектора вперед до упора. В сознании молнией мысль: «Где же враг? Только бы не упустить момента, только быстрее увидеть его. Ни в коем случае не отстать от ведущего».

Не завершив разворот в сторону противника, мы неожиданно увидели совсем близко большую группу пикирующих бомбардировщиков Ю-87, которые шли навстречу ниже нас, без строя, «кучей». Силуэты вражеских самолетов быстро увеличивались в размерах. «Надо немедля атаковать, иначе будет поздно…» Но мой ведущий рванул машину вверх. Чем вызван такой маневр, не пойму. Вероятно, появились «мессеры», прикрывающие бомбардировщиков. Я их не вижу, но по отрывочным быстрым фразам по радио делаю вывод, что где-то рядом уже идет схватка. Слышу голоса Тарасова, Румянцева и других. Очень трудно определить, кому они принадлежат:

настолько меняется интонация речи в бою.

- «Яки»! «Яки»! Атакуйте!… Атакуйте!… Бей… Прикрой, атакую!… Куда ты смотришь?… Уходи…

В эфире сплошной крик, не поймешь, к кому обращены эти фразы. Выполнив боевой разворот, мы с Войтенко ринулись в атаку на Ю-87 с задней полусферы. Я не успел выбрать цель и открыть огонь, а «лапти» так же «кучей», быстро, полупереворотом пошли вниз, в пикирование. Ведущий последовал за ними. Отвесно на максимальной скорости устремляемся к земле. Вокруг наших самолетов бушует пламя разрывов зенитных снарядов, на фоне земли ничего не видно: ни врагов, ни своих. Какая-то неведомая сила швыряет мой «як» в сторону, слева у самого мотора вижу яркую вспышку огня - снаряд разорвался совсем рядом. А в сознании настойчиво бьется только одно: «Быстрее вниз, враг может уйти! Непременно догнать и уничтожить!» И тут же сверлит мозг другая мысль: «Не забывай о ведущем. Это для тебя главное».

Проскакиваю гряду слоистых облаков, над землей вывожу машину в горизонтальный полет и, не снижая скорости, иду в сторону противника. «Юнкерсы», по моим расчетам, далеко уйти еще не успели, надеюсь, что и мой ведущий где-то впереди. И

вдруг вижу «яка». Он шел навстречу мне, прижимаясь к земле, а сзади и выше - пара «мессеров». Мгновенно нажимаю на кнопки управления огнем. Увидев впереди себя трассу, вражеские истребители взмывают вверх. «Як» со стрелой на борту - это был Войтенко - спасен, но теперь я сам попадаю в лапы «мессеров». Мне уже не до «лаптей», надо самому выходить из трудного положения. Резко ввожу машину в разворот и пытаюсь уйти на бреющем на свою территорию. Сверху наседают «мессеры», поочередно атакуя. Внимательно слежу за их действиями, прижимаюсь ближе к земле, в момент атаки резко маневрирую, уклоняясь от пуль и снарядов. Ввязываться с «мессерами» в бой одному над вражеской территорией смысла нет, задача - быстрее пристроиться к ведущему. Вижу над собой несколько наших «яков». «Вот теперь мы с вами потягаемся, господа хорошие», - размышляю про себя и тут же взмываю вверх, как бы вызывая «мессеров» на бой. Но вызова они не принимают и уходят на запад. Пристраиваюсь к ведущему, вместе набираем высоту.

Стараюсь успокоиться. Но не могу преодолеть досады: была хорошая возможность, и на тебе - не завалил ни одного «лаптя»! Ведь Ю-87 очень легкая добыча для истребителя. Скорость у пего сравнительно невелика, с выпущенными шасси и выступающей сверху кабиной он казался невзрачным и неуклюжим. Главная причина, по-видимому, в том, что мы поздно заметили «юнкерсы». Кроме того, «мессерам» удалось до подхода бомберов связать боем большую часть нашей группы.

С таким настроением произвел посадку. И когда добрался до землянки, не сразу понял причину мрачного вида моих боевых товарищей. Оказалось, сбили Сергея Денисова!

Не хотелось верить, что погиб мой хороший друг. В этом вылете он был ведомым у Тарасова в составе группы прикрытия. Четверке Тарасова пришлось первой вступить в бой с группой «мессеров» из прикрытия Ю-87. Бой сложился не в пользу наших «яков», так как «мессеры» имели преимущество в высоте. И вот Сергей попал под их огонь. Что было дальше, где упал самолет Денисова, никто из наших летчиков не видел.

В начале боя Румянцев не пошел за ведущим вверх, а с ходу атаковал вместе с Акуловым бомбардировщики сверху, «в лоб». Он принял, пожалуй, самое правильное и своевременное решение. Стремительная атака этой пары и предопределила дальнейший ход событий, сорвала планы противника.

…Вскоре к нам в землянку приехал майор Войтенко. Он коротко сказал:

- С пункта управления в расположении десанта передали благодарность вези нашей группе за успешное выполнение

задачи. Фашистские бомбардировщики, около двадцати Ю-87, сбросили бомбы на позиции своих войск. Сбито два Ю-87 и один Ме-109.

В тот день мне трижды приходилось подниматься в воздух. И каждый раз схватываться с «мессерами». В одном из вылетов мне был преподнесен Румянцевым наглядный урок, как надо бороться за тактическое превосходство над противником. Мы вылетели обычным составом. Возглавлял группу в составе восьмерки Як-9 Тарасов. Наше звено во глава с Румянцевым выполняло задачу группы прикрытия и располагалось выше и в стороне относительно звена ведущего. К моменту нашего подхода к Керчи, вблизи линии фронта, над своей территорией барражировала четверка «мессеров», которая несколько раз пыталась внезапно атаковать нашу группу и оттеснить ее от прикрываемого десанта. Но благодаря хорошей осмотрительности и четкому взаимодействию мы своевременно обнаружили «мессеров». Главное, что предопределило успешный для нас исход боя, - правильное действие ведущего группы Румянцева в борьбе за высоту. Как правило, оказавшись в невыгодном положении, ниже вас, «мессеры» боя не принимали, переворотом уходили вниз, на свою территорию, где набирали высоту… и появлялись над линией фронта с другой стороны и выше. Мы, естественно, поступали таким же образом, чтобы не оказаться ниже противника. Если же оказывались в невыгодном положении, отходили в сторону Керченского пролива, набирали высоту и подходили к линии фронта. Вот высота уже более 5000 метров, дышать трудно. Вынужден открыть кислородный кран. Хватаю ртом конец шланга. Маской мы обычно не пользовались, так как она мешала осмотрительности в полете. Вот в таком состязании с «мессерами» наше звено достигло высоты более 6000 метров. На этой высоте Як-9 становится более инертным, держаться в строю значительно сложнее, мотор работает на полном газу. Трудный полет, но тем не менее наша группа прикрытия свою задачу выполнила, не дала возможности «мессерам» внезапно атаковать звено Тарасова. Мы диктовали свою волю противнику и надежно прикрыли десант. В этом вылете я еще раз на собственном опыте убедился в правильности слов: «Кто имеет преимущество в высоте, тот диктует волю и побеждает в бою».

Когда зарулил на стоянку после третьего вылета, солнце уже зашло. Почувствовал усталость. Не хотелось покидать кабину своего «ячка». Не подвел он меня, когда взлетал с раскисшего аэродрома, не подвел и в тяжелых схватках с «мессерами», там, где было надо, выкладывался до предела. И ни разу не «чихнул», не закапризничал, не отказал из-за усталости. Какой ты молодец

сегодня! Такую выносливость и завидную резвость в бою тебе дали умелые и заботливые руки моего механика Толи Шаронова.

Мысли прерывает голос Анатолия:

- Товарищ командир, передали, что Сергей Денисов живой!

- Кто сказал?! Где он? - Куда только девалась усталость. Меня перехватывает старший техник А. Гриль. Стал рассказывать новости:

- Сергей Денисов жив, но тяжело ранен, в госпитале, в Краснодаре. Сбили Ивана Ивановича Протасова и Сашу Костючкова. Несколько летчиков первой и второй эскадрилий на подбитых машинах произвели вынужденную посадку.

Меня обрадовало известие, что Сергей жив. Но сообщение о гибели Протасова и Костючкова не только огорчило, но и вызвало недоумение. Как могло произойти такое? Оба они опытные воздушные бойцы, лучшие летчики нашего полка. Случай? Да, наверное, случай! Случай на войне нередко играл и счастливую роль. Но практика убедила, что в большинстве своем случаем управляет человек. И чем больше боевой опыт, чем выше уровень тактического мышления бойца или командира, чем выше интеллект, тем выше вероятность постижения сущности явлений и событий, достижения успеха, победы в бою.

Захожу в землянку. Здесь необычная тишина, слышен только громкий голос Тарасова в соседней комнате, он докладывает на командный пункт о выполнении боевой задачи. Акулов и Котов растянулись на нарах и о чем-то тихо разговаривают. Понятно, что они сегодня устали: более четырех часов были в воздухе, около трех часов вели воздушный бой. Я смотрю на маленького, щуплого на вид Акулова и невольно думаю: «Как же он может выдерживать такие тяжелые нагрузки? Железный он, что ли?» Спросил, что известно о Денисове.

- Жив твой дружок. Только поломался здорово при вынужденной посадке, - коротко ответил Акулов.

В комнату вошли Тарасов и Румянцев. Вид у них тоже уставший, хотя ребята они были крепкие, особенно Тарасов. Никто не помнил случая, чтобы он пропустил боевой вылет или же заикнулся об усталости.

- На сегодня все. Больше вылетов не будет, - сказал он. - Завтра опять прикрывать десант. В штабе полка подбивают бабки. По предварительным данным, сбито более десятка «юнкерсов» и «мессеров». Мы потеряли Костючкова и Протасова. Денисов жив, ранен, в госпитале. А сейчас на машину - ив столовую.

Только теперь мы почувствовали голод, весь день почти ничего не ели, проглотили лишь несколько витаминных шариков, которыми нас пичкал врач полка майор Максимкин.

В столовой с аппетитом съедаем все, что нам приготовили заботливые повара. Ужинали вместе с летчиками второй эскадрильи. От них и услышали подробности некоторых событий. Кроме Костючкова они потеряли еще два самолета. Старший лейтенант Петров на подбитом самолете чудом «приткнулся» на песчаную косу Тузла в Керченском проливе. При посадке повредил ногу, теперь несколько дней придется ходить с помощью палки. Сегодня в перерыве между боевыми вылетами я уже видел одну вынужденную, когда «як» с поврежденными рулями и пробитым фонарем кабины с ходу произвел посадку «на живот», подняв облако желтой грязи и зарывшись мотором в жидкий грунт. Оказалось, что это был самолет моего товарища по учебе в аэроклубе и училище младшего лейтенанта П. Дровнина. «Мессеры» попали ему в хвостовое оперение, а один снаряд угодил в кабину, разорвался, осколками летчик был ранен в лицо. На плохо управляемом самолете, залитый кровью, Дровнин с большим трудом дотянул до аэродрома и посадил машину с убранными шасси.

На следующий день погода испортилась и боевых вылетов не было. С большой нагрузкой работал технический состав. Днем и ночью кипела напряженная работа. В разные места Таманского полуострова на автомобилях разъезжались группы технического состава, предпринимались поистине героические усилия, совершалось, казалось бы, невозможное по доставке самолетов с места вынужденной посадки на ближайший или свой аэродром. В тех случаях, когда не представлялось возможным это сделать, с самолетов снималось буквально все: мотор, приборы, оборудование, даже капоты, - и все это бережно сохранялось и использовалось в качестве запасных частей и оборудования при ремонте и восстановлении других самолетов. Умелые руки техников-фронтовиков дали вторую жизнь многим боевым машинам.

Схватка с «белолобым»

Опять день тяжелых испытаний, день непрерывных воздушных схваток над Керчью. 12 февраля с раннего утра и до захода солнца летчики нашего полка группами шесть - восемь самолетов Як-9, чередуясь с «лаггами» 25-го полка, прикрывали десант от налетов гитлеровской авиации. Воздушные бои носили упорный характер с наращиванием сил с обеих сторон. В первых же вылетах мы заметили появление «мессеров» с белыми коками, которые дрались особенно упорно. Позже нам стало известно, что на этих самолетах летали фашистские асы из группы «Букет роз».

Каких только названий не придумывали гитлеровские вояки…

В первом же вылете мне довелось схватиться с белолобым «мессером». При подходе к линии фронта с командного пункта наведения «Мрамор» передал по радио воздушную обстановку:

- «Яки», будьте внимательны, на малой высоте ползает четверка «худых».

Это сообщение насторожило всех нас. Невольно левая рука двигается с сектором газа вперед: необходимо иметь побольше запас скорости. Для сохранения места в строю начинаем наш излюбленный маневр «ножницами». Я на этот раз иду со своим ведущим Б. Акуловым и опять замыкающим в нашей восьмерке. Очевидно, первым могу попасть под удар «мессеров». Через несколько минут в наушниках слышен голос «Мрамора».

- «Яки!» «Яки»! Вас атакуют «мессеры»! - взволнованно кричит наводчик.

Почему так волнуется «Мрамор»? Откуда же нам могут угрожать «мессеры»?

Внимательно осматриваю воздушное пространство, особенно сверху сзади. Никаких «мзссеров» не вижу. Все в порядке. Но в то же время понимание того, что тревожные слова относятся именно к нам (ведь в воздухе кроме нашей восьмерки больше «яков» нет), заставляет еще и еще раз крутить головой. И опять в наушниках тревожный, переходящий в крик голос:

- «Яки»! «Яки»! Вас атакуют «мессеры»! Куда же вы смотрите? Уходите!

Заставляю себя еще раз быстро и в то же время внимательно, по определенной системе, которую так упорно осваивал в учебных воздушных боях, осмотреть заднюю полусферу: сначала слева, вверху - сзади, снизу - сзади; затем в том же порядке переношу взгляд вправо, вверху - сзади, внизу - сзади… В самый последний момент мой взгляд ловит почти под нами, на фоне серо-желтой земной поверхности белые кресты и белый нос вражеского самолета. «Мессер» уже открыл огонь, от его носа потянулись огненные вожжи…

Наглый и хитрый попался враг! Вот, оказывается, какой маневр он избрал - решил нанести внезапный удар снизу, откуда мы его меньше всего ожидали. На фоне земли, действительно, его очень сложно заметить.

Мгновенно, по сути дела инстинктивно, резко бросаю машину вправо, что есть силы жму на правую педаль… В первую очередь надо уйти от смертельной трассы и одновременно, как можно быстрее, развернуться носом на «мессера», не дать ему возможности продолжить атаку и поразить моего ведущего. В этот же момент успеваю нажать кнопку передатчика и крикнуть

всего два слова:

- Сзади «мессер»!

Закручиваю машину в правую глубокую спираль, от резкого взятия ручки на себя она несколько раз вздрагивает, пытаясь самопроизвольно уменьшить крен… Огненные шары от «мессера» проходят рядом. На несколько секунд теряю врага из виду. Описав почти полвитка нисходящей спирали, снова увидел «мессера». Убедившись, что его заметили и атака сорвалась, он левым полупереворотом попытался уйти вниз. Вверх ему уходить никак нельзя, там вся наша группа, и он немедленно попадет под удар «яков»… Бросаюсь вслед за «мессером». Он совсем рядом. Дистанция не больше 100 метров - выгодная и очень удобная позиция. Накладываю нос своего «яка» на силуэт «мессера» и ловлю его в прицел. Нажимаю на гашетку, трасса проходит мимо, справа сзади… Какая досада! Не прекращая огня, выношу центр перекрестия вперед, вот теперь нормально, вижу яркие вспышки разрывов снарядов на фюзеляже противника. Но «мессер» не горит и не падает, а пытается оторваться от меня вниз, к земле. Все мое внимание и усилия сосредоточены на том, чтобы не отстать от врага, не дать ему уйти. У самой земли, в момент вывода из пикирования вновь открываю огонь, корректируя упреждение по трассе. Надо непременно попасть по кабине и по мотору, в самые уязвимые места самолета противника. Отчетливо вижу несколько вспышек снарядов на носу «мессера». «Теперь не уйдешь, «белолобый»!» Продолжаю вести огонь. Безотказно работает мое оружие - пушка и пулемет, выбрасывая смертельные порции металла по врагу.

Наконец- то вижу, «мессер» задымил, накренился вправо, опустил нос и воткнулся в землю. Проскакиваю над поверженным врагом, на месте падения клубы черного дыма. Впервые я увидел результат своей атаки, бесславный конец ненавистного врага.

А теперь как можно быстрее к своей группе: наверняка где-то рядом рыскают другие «мессеры» в поисках

легкой добычи - отставших или зазевавшихся летунов. Опасения мои оправдались: вижу сзади выше пару «мессеров», пытающихся догнать и перехватить меня. Оценив дистанцию до «мессеров» и увидев впереди пару «яков», с радостью подумал: «Опоздали, голубчики. Теперь мы и с вами можем потягаться».

Но «мессеры» приглашения не принимают, как обычно в невыгодной для себя ситуации, взмывают вверх и уходят на свою территорию. Слева выше проскакивает какой-то «як» и несколько раз покачивает крыльями. Подхожу ближе. Это мой ведущий Борис Акулов на «тридцатке». Значит, он успел среагировать, последовал за мной, фактически превратился в ведомого и

прикрыл меня во время схватки с «мессером».

Теплое, радостное чувство благодарности заполняет сердце.

Одному в воздушном бою с сильным и коварным врагом устоять невероятно трудно, а победить - тем более. Необходимы согласованные действия летчиков, взаимопомощь и взаимовыручка. Вот и в этом бою, увлекшись погоней и атакой «мессера», я наверняка мог попасть под удар его напарника, которого не видел, если бы Акулов не прикрыл меня. Как много значит в бою слетанность нары и понимание летчиками друг друга!

С хорошим настроением мы возвратились на аэродром. Войдя в землянку с Борисом, мы услышали шум голосов возбужденных летчиков. Выделялся громкий голос Тарасова.

- Ты обратил внимание, какую хохму подкинули нам «мессеры» сегодня? - сказал он, обращаясь к Румянцеву. - Дважды они в качестве приманки и отвлечения нашего внимания подсовывали одного «мессера» ниже и впереди ударной группы. А другая группа «мессеров» в это время пыталась нанести удар сзади снизу. Опять расчет на нашу слабую осмотрительность. Воронов вовремя увидел хитрость «мессеров» и одного фрица завалил.

Тарасов быстро встал, подошел ко мне, обнял и поздравил с победой. Из штаба полка уже передали подтверждение о сбитом Ме-109.

- Этот «белолобый» наверняка кого-нибудь «схарчил», если б ты не заметил его, - сказал Тарасов.

- «Мессер» схарчил бы прежде всего Воронова, -вступил в разговор Румянцев. - А ты, - повернулся он ко мне, - должен благодарить Акулова. Хорошо, что он заметил твой маневр и прикрыл от атак других «мессеров».

- В общем, - подвел итоги нашего разговора Тарасов, - на войне как на войне, каждый новый бой не похож на все предыдущие. Нам приходится драться с коварным врагом. А что касается пары Акулов-Воронов, то в этом бою они продемонстрировали отличную слетанность и полное взаимопонимание. Хороший пример для других.

- Главное для истребителя не раскрывать «варежку», не проворонить подкрадывающегося врага - вот в чем урок этого боя, - подвел черту Акулов.

Такой ведомый не нужен

В связи с потерями в последних вылетах группы прикрытия были сборными, из разных эскадрилий. Нам приходилось

вылетать вместе с летчиками первой эскадрильи. В этих вылетах группу возглавлял Герой Советского Союза капитан М. Гриб. Он был небольшого роста, энергичный, подвижный, порывистый, с открытым мужественным лицом, с глубоко сидящими глазами под густыми светлыми бровями. М. Гриб виртуозно владел самолетом, прошел школу суровых испытаний войны, принимал участие в боях при обороте Одессы и Севастополя. Когда он вел группу, у летчиков прибавлялось сил и уверенности. Как дорого и много значит на войне вера в своего командира, вера в то, что командир в самой сложной, порой, казалось бы, безвыходной обстановке найдет и примет единственно правильное решение, найдет путь к победе.

Таким доверием в полку пользовались М. Авдеев, Г. Москаленко, М. Гриб, М. Кологривов, В. Добров, Б. Маслов, С. Петров, А. Костючков, И. Тарасов, А. Румянцев. О каждом из этих командиров можно рассказать очень много интересного, поучительного и героического. У них учились молодые летчики науке побеждать сильного и коварного врага. Они своим примером в бою сплачивали нас, вселяли веру в нашу технику и оружие, в победу над фашизмом.

10 февраля в воздушном бою М. Гриба подбил «мессер» в ему пришлось па сильно поврежденной машине садиться па вынужденную в расположении наших десантников, в районе Керчи. Несмотря на ссадины и ушибы, полученные при посадке «на живот», М. Гриб в тот же день возвратился в полк и продолжал летать на боевые задания. Вот это настоящий герой! Его личный пример воздействовал на летчиков лучше и сильнее любых слов.

Но как могло случиться, что такой опытный летчик попал в беду? Как и почему он допустил «мессера» на расстояние прицельного огня? Почему его ведомый А. Иванов вернулся целым и невредимым, не зная судьбы ведущего? Чтобы ответить на все эти вопросы, мне хотелось бы рассказать о событиях того дня по порядку.

Капитан М. Гриб возглавлял восьмерку Як-9 первой эскадрильи. Большая группа Ю-87, «лаптей», внезапно появилась над линией фронта. Нельзя было терять ни одной секунды. Гриб решил четверкой с ходу атаковать бомберов сверху спереди, чтобы разбить строй фашистов и не допустить прицельного бомбометания по позициям наших войск. Ведущий второй четверки Б. Маслов без слов понял замысел командира и повел своих орлов в атаку на «мессеров», прикрывающих Ю-87.

С первой же атаки удалось сбить один Ю-87 и расчленить их боевой порядок. Все внимание ведущего было сосредоточено на

атаке и преследовании бомберов врага, к тому же капитан Гриб был уверен, что ведомый А. Иванов надежно его прикрывает. Отразив налет «лаптей», он взял курс на свою территорию для сбора группы. Осмотревшись кругом, увидел справа сзади какой-то самолет и в полной уверенности, что это его ведомый, спокойно продолжал набирать высоту. Внезапно обожгла тревожная мысль: «Не чужой ли?» Быстрый взгляд уловил еле заметную желтизну на крыльях «ведомого», расстояние до которого составляло не более 200 метров.

Зная повадки «мессеров», Гриб инстинктивно резко накренил машину в сторону «ведомого», чтобы лучше рассмотреть его и рассеять закравшееся сомнение. Но что это такое? От носа самолета в его сторону потянулась огненная трасса…»Это же «мессер», а не Иванов! Как же я мог прошляпить?» Гриб попытался резким маневром уйти от смертоносного огня, по па какую-то долю секунды опоздал. Снаряды и пули ударили по мотору и правой плоскости «яка», Гриб почувствовал сильный толчок и одновременно услышал металлический звук. «Вот тебе и «ведомый» «як»! Кажется, врубил «мессер» основательно». Из-под капота мотора появились клубы черного дыма, за самолетом потянулся белый шлейф пара, выбрасываемого из системы охлаждения. Признаков пожара пока не было, но бесспорно, что мотор выведен из строя и через полминуты прекратит работу. Понимая свою беззащитность и сложность положения, Гриб бросил израненную машину вниз в пикирование, рассчитывая оторваться от возможного преследования и повторных атак «мессеров». На всякий случай нажал кнопку передатчика и крикнул: «Орлы, прикройте!»

Через несколько секунд мотор зачихал и окончательно замолк. Винт остановился - верный признак заклинения. В кабине стало тихо, слышен только надрывный свист какого-то умформера. Самолет быстро терял высоту. Надо было принимать решение в несколько секунд:

выбирать площадку и попытаться спасти машину или же, не теряя времени, бросать самолет, рассчитывая на парашют. Третьего варианта в подобной ситуации нет. Высота менее 400 метров. Перетянуть Керченский пролив не удастся, и в этот момент Гриб увидел впереди, на берегу маленькую площадку. «Вот где можно приткнуться», - подумал он и решил сажать машину. Попытался выпустить шасси, но они не сдвинулись с места, сразу понял, что перебита воздушная система, не сработала и аварийная система выпуска. Выход один - садиться с ходу «на живот». «Мессеры» не преследовали Гриба, их перехватили наши «яки». В такой скоротечной и чрезвычайно

опасной ситуации Гриб действовал четко, хладнокровно:

ему неоднократно приходилось бывать в подобных и даже более сложных переплетах. Он думал только о том, как бы спасти машину. И это ему удалось. «Як» пропахал фюзеляжем в мокром грунте глубокую канаву и остановился вблизи позиции артиллеристов. Гриб расстегнул привязные ремни, снял лямки парашюта. Он не спешил покидать кабину: зажигание было выключено, дымление мотора прекратилось. «Как же ты опростоволосился, Мишка? - подумал он, обращаясь к самому себе. - Так можно и в ящик сыграть. «Мессеры» таких промахов не прощают. Куда же ты делся, рыжий Иванов?»

Гриб вылез из кабины, обошел вокруг самолета. Немало придется повозиться технарям, чтобы ввести машину в строй.

К самолету подбежали несколько солдат и с ними лейтенант в шапках и грязных ватниках. Лейтенант без всякого предисловия громко сказал Грибу:

- Ты что же, дружок, землю пашешь вместо того, чтобы фашистов сбивать? Давай-ка лучше к нам в пехоту. Полежишь в грязи, земля-матушка станет роднее.

Гриб, не скрывая раздражения, повернулся к лейтенанту и сказал:

- Скажи спасибо, что я не вмазал в вашу батарею, земляк. Что же ты думаешь, в воздухе не убивают?

Лейтенант замялся, увидев на груди у Гриба Золотую Звезду Героя, орден Ленина и два ордена Красного Знамени.

- Вы уж извините, товарищ летчик, мы по-дружески. Самолет сохраним и поможем его отремонтировать. На-ка держи, пригуби немного в честь нашего знакомства, - сказал лейтенант, протягивая Грибу фляжку.

- Спасибо, лейтенант. Ты не сердись на меня за грубое слово. Досадно, что подбили в бою как молодого и необстрелянного пилота.

Через несколько минут Гриб и пехотный лейтенант сидели на крыле «яка» и разговаривали, как давнишние закадычные друзья. Так и бывало на фронте. Война и опасность роднили, сближали людей, делали их проще и доступнее.

Тем, кто помоложе, кто знает о войне только по книгам и кино, трудно понять, почему фронтовики, пожилые люди, зачастую пускают слезу при встречах? Действительно, это трудно понять, не испытав, не прочувствовав на себе фронтовое братство. Есть и еще одна причина. Некоторые книги о войне, фильмы слишком упрощенно рисуют события на суше, на море да и в воздухе. Порой диву даешься, читая описания воздушных боев: до чего же просто сбивались самолеты, как они с одной очереди

разваливались, вспыхивали в воздухе, втыкались в землю. Вызывает недоверие описание атак с воздуха, когда пулеметной очередью уничтожали танки или двумя-тремя сброшенными бомбами топили транспорты и корабли водоизмещением несколько тысяч тонн. Конечно, на войне бывало всякое: удачной атакой, с одной очереди сбивали вражеские самолеты в воздушном бою, имели место и удачные бомбоштурмовые удары по различным объектам врага с нанесением ему большого ущерба. И все же надо всегда помнить, что победа на войне достигалась тяжким трудом, предельным напряжением моральных, физических и интеллектуальных сил и возможностей; кровью и безвозвратными потерями, всех - от солдата до генерала, всех, кто вступал в смертельную схватку с врагом; всюду - на земле, в воздухе и на море…

Напарник М. Гриба лейтенант А. Иванов возвратился на аэродром один, без ведущего. Встретившие его техники и летчики задавали один вопрос: «А где Гриб?» Иванов, пунцовый от пережитого и чувства своей вины, ничего вразумительного ответить не мог. Он потерял ведущего в самом начале воздушного боя, увлекшись, якобы, погоней за «мессером».

Весть о том, что Гриб возвратился и что он цел и невредим, быстро облетела эскадрилью. К самолету У-2 прибежали все, кто был свободен от боевых вылетов и от работы на технике. Летчики и техники искренне радовались возвращению Гриба. Он же, увидев среди встречавших Иванова, обратился к нему:

- Куда же ты делся, рыжий? - И не дожидаясь ответа, продолжал более мягким тоном:- Скажи спасибо, что «мессер» «пожалел» меня и не добил до конца. Пришлось бы тебе идти в штрафбат.

Гриб уже был настроен миролюбиво, хотя и собирался раньше выдать Иванову по первое число. Он только сказал, насупив брови:

- Больше, рыжий, я с тобой летать не буду. Такой ведомый мне не нужен.

Премудрость войны

Сидим в кабинах самолетов в ожидании сигнала на вылет. Холодно. Дует сильный порывистый ветер.

На море бушует шторм, с грохотом обрушиваются свинцовые волны на камни обрывистого берега, белые барашки пляшут на поверхности до самого горизонта.

Остались позади два боевых вылета па прикрытие десанта. Чувствуется усталость. Прислонив голову к стеклу фонаря,

прикрываю глаза. Невольно в сознании воскрешаются отдельные эпизоды пережитого в последних вылетах. «Вот какая она - война в действительности, не

по рассказам, а увиденная своими глазами, прочувствованная своим сердцем и своим разумом. Вот что означает испытание всех физических и моральных сил в бою».

Мои размышления прервал появившийся у самолета врач полка майор В. Максимкин с неизменной большой санитарной сумкой в руке. Он часто бывал на стоянках самолетов, в землянках, там, где готовились к вылету или собирались мы после очередного полета. В. Максимкина летчики, да и не только летчики, любили за его заботу и внимание к каждому, за его тактичность и простоту, за его безотказность и постоянную готовность прийти на помощь в любой обстановке. Ему доверяли самые сокровенные тайны, то, о чем порой стеснялись поделиться даже с близким другом. Он хорошо знал каждого летчика и мог безошибочно дать объективную характеристику любому. Да это и не случайно, ведь Владимир Трофимович был самым старшим по возрасту в полку, ему было в ту пору уже 46 лет. Он прошел большую жизненную школу, немало на его долю выпало испытаний, невзгод и лишений. Не все из пас знали тогда, что В. Максимкин был участником гражданской войны в качестве лекарского помощника батальона 8-й армии Южного фронта. В 1926 году он окончил медицинский факультет Московского государственного университета. Война его застала в городе Евпатории в должности врача 20-й авиационной базы. В 1942 году тяжелый недуг надолго приковал его к постели, он заболел туберкулезом позвоночника. Только необыкновенная жизненная стойкость, настойчивость и мужество позволили ему преодолеть последствия тяжелой болезни и вернуться в строй, попасть на фронт. В августе 1943 года В Максимкин прибыл в наш полк старшим врачом.

Невысокого роста, с правильными и тонкими чертами лица и короткими усами, он передвигался какой-то неестественной походкой, переваливаясь с боку на бок, сильно сутулясь при этом. Тяжелая болезнь оставила след на всю жизнь.

Он оказался удивительным человеком. Максимкина отличали стремление к постоянной активной деятельности, высокая ответственность и чувство долга. Повседневный труд врача полка не бросался в глаза, но мы, летчики, ощущали его повседневно. Встречи и разговоры с Владимиром Трофимовичем в период тяжелых испытании приносили неоценимую помощь, создавали хорошее настроение, придавали силы и уверенность.

Вот и на этот раз он неожиданно появился возле моего

самолета, пряча лицо от ветра в меновой воротник. Я открыл фонарь и помахал рукой в ответ на приветствие.

- Привет, Володя! Как самочувствие? Почему не обедал сегодня? Фатима приготовила торт на ужин в честь твоей победы. Желаю успеха и в этом вылете, - с этими словами Максимкин протянул мне несколько коричневых шариков и маленькую плитку шоколада.

- Обязательно съешь, чтобы лучше видеть «мессеров», - крикнул он и вразвалку направился к следующему самолету.

Роковым для меня мог быть последний, третий вылет в этот день на прикрытие Керченского десанта. Восьмерку вел М. Гриб. Я опять замыкающий, ведомый у Акулова. К вечеру облачность разорвало и над Керченским проливом светило яркое зимнее солнце, приближаясь к закату. Оно ослепляло, тем самым создавая для нас дополнительные сложности. Мы знали излюбленный тактический прием «мессеров» - наносить внезапный удар со стороны солнца. А неожиданность в бою всегда ошеломляла. Умение использовать солнце создавало особо выгодные условия для атакующего. Следует заметить, умение маневрировать в бою таким образом, чтобы солнце было твоим союзником, помогало первым увидеть врага и в то же время самому оставаться незаметным для пего, - большое искусство и далеко не всем удавалось им овладеть.

Нам приходилось драться с опытным врагом, который всегда стремился в полной мере использовать метеорологические условия, географические особенности района боевых действий и, конечно, условия освещенности, положение солнца. Поэтому во время войны у истребителей получил распространение неписаный закон - искать врага не там, где его легче заметить, а именно там, где его сложнее обнаружить, и в первую очередь в направлении солнца. Для осмотра солнечной стороны летчики применяли светофильтровые очки, различные приспособления, позволяющие просматривать воздушное пространство вокруг солнечного диска, прикрывали солнце ладонью или плоскостью самолета. В общем, война заставила искать и изобретать разнообразные приемы для обнаружения противника в любой обстановке. Основное правило формулировалось очень коротко: «Не подставляй хвост своего самолета солнцу: пропадешь!»

Это правило легко запомнить, по следовать ему в бою не так-то просто и не всегда удавалось. Обстановка в воздушном бою чрезвычайно динамична, и это обстоятельство создает особые сложности в выборе тактического приема.

Ведущий нашей группы М. Гриб повел пас к линии фронта не напрямую, а с учетом положения солнца. Мы прошли на север,

оставляя слева Керченский пролив, Азовское море, набрали высоту 4000 метров и, выполнив левый разворот, на большой скорости пошли на Керчь в надежде неожиданно «прихватить» барражировавших в том районе «мессеров». Мне нравилось, как разумно, как предусмотрительно маневрировал в предвидении боя М. Гриб. Однако мы близко прошли от побережья Керченского пролива, занятого врагом, и нас, видимо, заблаговременно обнаружили. Добиться внезапности не удалось. При подходе к линии фронта, будучи крайним, замыкающим, я решил более внимательно осмотреть солнечную сторону, откуда, по моему мнению, следовало ожидать внезапной атаки противника. Накренил машину влево и консолью правой плоскости попытался закрыть солнечный диск, размышляя про себя: «Здорово ослепляет. Как бы не подкараулили «мессеры».

И в этот момент почувствовал неожиданный удар, услышал металлический звук и взрыв. Мой «як» швырнуло в сторону, в кабине поплыли обрывки бумаги, целлулоида, перкали… Инстинктивно вращая машину в сторону крена, выполнив двойную бочку со снижением, перевожу самолет в левый вираж. «Вот и подкараулили «мессеры», врубили, факт…» Что же будет дальше? Прежде всего осмотреться и не допустить повторной атаки «мессеров».

Осматриваюсь кругом, вверху вижу карусель наших «яков». По-видимому, они вступили в бой с «мессерами», которые успели нанести внезапный удар по мне со стороны солнца. По радио слышатся обрывки незаконченных фраз: «Саша, прикрой… давай вверх… вверх… Смотри, сзади «мессер»… Я «Мрамор-один»…»Яки» в вашем районе…»

Убедившись, что мне в настоящий момент никто не угрожает, пытаюсь оценить обстановку. Ощупываю ноги и руки, как будто целы, все нормально. Теперь надо проверить работу мотора, не спустили ли «мессеры» воду?

Температура воды и масла в норме. Плавно перемещаю сектор газа вперед, мотор работает без перебоев, температура не растет. Это уже неплохо. Успокаиваюсь и принимаю решение-побыстрее в набор и пристроиться к с носи группе: за несколько секунд после атаки «мессеров» я потерял более 800 метров высоты и оказался внизу один.

Среди нашей группы «яков» обнаружил самолет ведущего Акулова и занял свое место в строю. Продолжаю с настороженностью следить за температурным режимом и работой мотора, через несколько минут окончательно убедился, что мотор исправен и можно продолжать выполнение задания.

В этом вылете «мессеры» неоднократно пытались атаковать

нашу группу, но всякий раз мы их своевременно намечали и успешно отражали. Воздушное пространство над Керченским десантом было под нашим контролем.

Солнце ужа скрылось за горизонтом, в сумерках мы пришли и произвели посадку на аэродроме Анапа. Зарулили на стоянку, выключил мотор. Вот теперь почувствовал усталость, не хочется и вылезать из кабины.

Невольно мысли возвращаются к последнему бою. Один-единственный раз я опоздал на долю секунды, не наметил своевременно врага со стороны солнца, и вот этот единственный момент мог бы для меня быть роковым и последним. «Мессеры» не страшны, когда их видишь. Это факт! Еще раз подтвердилась неопровержимая истина: «Побеждает тот, кто первым увидит врага».

Теперь на земле я могу рассмотреть, что же произошло после атаки «мессеров» и попадания пушечного снаряда в кабину. По выработанной привычке я обычно клал планшет с картой справа, втискивая его между обшивкой и рамой фюзеляжа. В таком положении он был надежно прикреплен, не мешал мне в тесной кабине, и в то же время легко можно было воспользоваться им. В планшете единственным «посторонним» предметом была небольшая стеклянная рамка с фотографией моей любимой девушки.

Многие летчики нашего полка носили постоянно при себе и летали на боевые задания с фотографиями и письмами родных. Для тех, кто постоянно подвергался опасности в бою и рисковал, это было естественным, только некоторые пытались подшучивать над сторонниками подобной традиции. Суеверными мы не были, но в талисманы нередко верили. Больший частью это были различные предметы, которые совершенно случайно в критические моменты оказывались в кармане одежды или в кабине самолета: перочинный ножик, портсигар или просто значок. Многие бывалые летчики, кому неоднократно приходилось смотреть смерти в лицо, неохотно меняли предметы летного снаряжения и летали на задание зачастую в стареньких, многое повидавших шлемофонах, перчатках, куртках. Не любили они без крайней нужды менять самолеты, особенно при вылетах на особо сложные задания. Сказывалось не столько суеверие, сколько привычка.

Я с трудом достал планшет, вернее остатки от него, и попытался рассмотреть содержимое. В обшивке фюзеляжа, как раз напротив сиденья, видно было небольшое отверстие диаметром всего два-три сантиметра. Мой планшзт представлял собой бесформенный предмет с обрывками бумаги, осколками стекла и

целлулоида. Рамка с фотографией была разбита на мелкие кусочки, сильно пострадала и сама фотография. Теперь стало понятно, откуда взялись обрывки бумаги и целлулоида после взрыва в кабине. Снаряд из пушечной очереди «мессера» пробил обшивку и разнес в клочья планшет. Если бы планшета не оказалось на пути снаряда, он неминуемо попал бы мне в правый бок со всеми вытекающими последствиями. Можно сказать, что фотография любимой отвратила беду. Вот и не верь после этого в талисманы.

К самолету, как обычно, бежали техники и мотористы, и впереди всех неизменно мой заботливый и неутомимый Толя Шаронов. Он вскочил на плоскость, открыл фонарь кабины и приветствовал меня обычной фразой:

- С возвращением, командир! Как работала матчасть?

Увидев в моих руках остатки планшета, он сразу понял, в чем дело, и спросил:

- Неужели, командир, и ты поймал несколько снарядов? Как же это так?

- Подловили меня «мессеры» со стороны солнца, Толя. Вот рассматриваю, что осталось от планшета и каким чудом снаряд не проткнул мне бок, - ответил я, показывая обрывки.

Слышу громкий голос техника звена А. Гриля:

- Что же ты, Володя, подставляешь свой самолет «мессерам»?

Он успел уже кругом обойти самолет и опытным взглядом заметил несколько пробоин в фюзеляже. Мне было не до шуток. Однако Гриль нн унимался:

- Хорошо, что в мотор не попали. А вот дырка сбоку кабины очень опасная. Как только снаряд не задел тебя?

Медленно выбрался из кабины, спрыгнул на землю и сразу попал в окружение заботливых и готовых прийти на помощь друзей. Кроме Гриля и Шаронова рядом оказались Юдин, Михайлов, Проскурин, Нестеренко. Они быстро осматривают самолет, помогают заправить топливные баки бензином, пополнить боезапас пушки и пулемета, с нескрываемым любопытством рассматривают пробоины.

Толя Шаронов помогает мне опять парашют, Гриль набрасывает на плечи теплую ватную куртку, информирует о событиях в полку.

- Наши все возвратились без потерь. В первой эскадрилье двоих подбили и летчики сели на вынужденную, на Тамани.

Я внимательно осмотрел пробоины на самолете, их оказалось немного, всего три. Но, видно, на «мессере» был опытный стрелок.

Под ракурсом более трех четвертей, при котором в воздушном бою цель перемещается быстро и поразить ее очень сложно, вражеский летчик сумел попасть тремя снарядами в мой самолет. Наверняка, ему засчитали эту очередь как очередную победу. Сколько же для меня в этом бою счастливых обстоятельств! Первое: в кабину попал разрывной, а не бронебойный снаряд и взрыватель сработал при попадании в планшет. Второе: фашистский летчик все же допустил ошибку в определении упреждения и в мотор не попал ни один снаряд. Третье: бронебойный снаряд попал под большим углом в бронеспинку, не пробил ее, а срикошетировал. Четвертое: третий снаряд пробил фюзеляж в хвостовой части и не повредил жизненно важных агрегатов управления самолетом. Все это означает, что не суждено мне было сложить голову в этом бою, будем считать, что повезло. Повоюем еще. Командир звена А. Румянцев, осмотрев пробоины, сказал:

- Повезло тебе в этом бою, прямо скажем. Видишь, фашисты умеют неплохо стрелять и под большим ракурсом. На этот раз они умело использовали солнце для маскировки и обеспечения внезапности. А мы не смогли их своевременно заметить. В общем, ты у нас сегодня дважды именинник, в первом вылете сбил»мессера», а в последнем счастливо избежал гибели.

Вечером в столовой во время ужина было шумно и весело. Как будто и не было сверхчеловеческого физического и морального напряжения, как будто и не было смертельной опасности и потерь. Вероятно, эти шутки и смех как раз и были естественной реакцией на все пережитое, прочувствованное в боях. Как обычно, мы полакомились тортом, который стоял на нашем столе в честь моей второй победы в воздухе. В общем, за ужином мы ели с большим аппетитом в счет завтрака и обеда.

Борис Акулов и здесь нашел предлог, чтобы пошутить и посмеяться.

- А знаете, братва, почему Володьке сегодня «мессер» врубил? - И, не дожидаясь ответа, безапелляционно заявил:

- Потому, что он положил в планшет фотографию своей девушки. Не было бы фотографии в самолете - и ничего бы не

случилось. «Мессеры», как чуют женщин и сразу без промаха бьют по ним. Так что брось, Володя, возить фотографии с собой в самолете, иначе следующий раз тебя наверняка убьют.

Увидев, что я не воспринял его шутки, Борис примирительным тоном сказал:

- Тебе, видно, сегодня «мессеры» испортили настроение.

Дело было не в испорченном настроении: был я озабочен результатом сегодняшних боев. Явно были видны существенные недостатки в тактике действий наших групп истребителей. Противник неоднократно достигал внезапности, в результата таких действий нарушал наш боевой порядок и взаимодействие между парами и группами. В чем же дело? Трусов среди наших летчиков не было. Мужества и храбрости хватало, и каждый из нас был готов без колебаний пойти на самопожертвование во имя победы над врагом. Не отнять храбрости и у наших командиров.

Задавая себе в ту пору подобные вопросы, я зачастую, в силу молодости и недостаточного боевого опыта, не мог найти ответа. Многое понял и правильно осознал значительно позже. Понял и то, что одной храбрости и готовности на самопожертвование для победы над сильным противником недостаточно. Нужны мужество и храбрость в сочетании с расчетом, с тактической зрелостью командиров, умением неожиданно для противника применить тот или иной тактический прием с учетом конкретно складывающейся обстановки. Воевать умно, с трезвым учетом слабых и сильных сторон противника, своих возможностей способны были далеко не все. Наносить противнику наибольший урон, сохраняя свои силы, не допуская неоправданных своих потерь, - вот в чем заключается одна из премудростей войны. Потери на пойне неизбежны, но избежать ненужных потерь должен стремиться каждый командир.

Уроки февральских боев

Два дня, 10 и 12 февраля 1944 года, были днями тяжелых испытаний, суровым экзаменом для летчиков нашего полка и наших самолетов. В эти дни мы оказались лицом к лицу с хорошо подготовленными фашистскими асами, причем в меньшинство. Дело в том, что псе аэродромы Таманского полуострова настолько размокли, что истребители 4-й воздушной армии взлететь не могли.

Ожесточенные бои на земле и в воздухе, активизация фашистской авиации над Керченским полуостровом подтверждали намерение гитлеровского командования любой ценой отстоять Крым. Противник умело маневрировал силами

авиации, сосредоточивая ее в решающие моменты на наиболее важных направлениях. Благодаря этому фашистам удавалось на отдельных участках фронта временно добиваться преимущества. Именно так и произошло в эти февральские дни в районе Керченского десанта. Сюда нацелил противник основные силы авиации, базирующейся па аэродромах Крыма, в том числе и подразделения отборных асов на последних модификациях Ме-109 и самолетах ФВ-190. Воздушные бои над Керчью носили ожесточенный характер и велись непрерывно все светлое время суток. Фашистское командование направляло большие группы пикирующих бомбардировщиков 10-87 под прикрытием истребителей для нанесения бомбоштурмовых ударов по позициям наших войск.

Истребители Ме-109 непрерывно барражировали в воздухе, прикрывая фашистские войска на Керченском полуострове и обеспечивая действия своей бомбардировочной авиации.

Об ожесточенности и напряженности воздушных боев убедительно говорят такие данные. 10 февраля с 6.45 утра и до 18.30 вечера летчики 6-го и 25-го истребительных авиаполков произвели 123 боевых вылета на прикрытие Керченского десанта, провели 24 групповых воздушных боя, в которых сбили 19 вражеских самолетов.

12 февраля произведено 45 самолето-вылетов. Наши летчики на самолетах Як-9 и ЛаГГ-3 провели 19 воздушных боев и сбили 8 фашистских стервятников, в том числе 4 Ю-87 и 4 Ме-109. В этих боях летчики-истребители Черноморского флота проявили высокое летное мастерство, мужество и храбрость, высокие морально-политические качества, умение побеждать сильного и опытного врага. Командиры полков М. Авдеев и К. Алексеев личным примером вдохновляли летчиков и вели их в бой. В этих поединках командир 25-го истребительного полка прославленный черноморский летчик К. Алексеев одержал девятнадцатую победу, а командир нашего 6-го гвардейского полка М. Авдеев сразил пятнадцатого фашистского стервятника. Высокое боевое мастерство и отвагу проявили многие летчики, среди них гвардейцы М. Гриб, II. Локинский, М. Кологривов, И. Тарасов, А. Румянцев, Б. Акулов; летчики 25-го полка: Хворов, Козунов, Калашников, Агеев, Шапочкин, Парфененко. Но победа досталась нам нелегко, мы потеряли несколько боевых товарищей и более десятка самэлетов.

В целом неплохо показали себя в бою и наши самолеты, новые модификации Як-9 и ЛаГГ-3. Они обладали хорошей маневренностью и имэли неплохое вооружение. Однако в разговорах среди летчиков неоднократно высказывались

пожелания: легче было бы в бою, если бы удалось добавить нашему мотору ВК-105п еще несколько сот «лошадей», а па Як-9 установить хотя бы еще один крупнокалиберный пулемет.

Обе машины, Як-9 и ЛаГГ-3, были тяжеловаты и на них сложно было вести маневренный воздушный бой.на вертикальном маневре. Следует сказать, к чести наших генеральных конструкторов и работников авиационной промышленности, что опыт войны и боев в воздухе, пожелания летчиков находили отклик и воплощались в жизнь в последующих модификациях истребителей. Конструкторское бюро под руководством генерального конструктора А. С. Яковлева в короткое время создало самый легкий и один из лучших истребителей Як-3. На этом прекрасном самолете был установлен форсированный мотор ВК-105пф, почти на 200 лошадиных сил мощнее, чем на Як-9. На нем было установлено мощное вооружение: одна пушка 20-мм и два крупнокалиберных пулемета 12,7-мм. И при этом Як-3 весил на 400 килограммов меньше. Добрая слава ходила на фронте об этом самолете.

Большой популярностью у летного состава пользовались самолеты генерального конструктора С. А. Лавочки-па Ла-5 и Ла-7. На этих самолетах был установлен мощный мотор воздушного охлаждения АШ-82фн, пушечное вооружение. Самолет был надежным и более живучим по сравнению с другими отечественными истребителями.

Значительные потери в воздушных боях над Керчью в февральские дни 1944 года заставили командование нашего полка внимательно проанализировать итоги боев, недостатки в подготовке летчиков и организации взаимодействия между тактическими группами.

После 12 февраля целую неделю над Керченским проливом стоял туман, шли затяжные холодные дожди, иногда сыпала снежная крупа. Полеты авиации с обеих сторон были редкими и малочисленными. Вынужденный перерыв в боевых вылетах был использован для ремонта поврежденных самолетов и детального разбора воздушных боев. Необходимость глубокого и всестороннего анализа всего положительного и недостатков сознавали псе: и командиры, и политработники, и рядовые летчики. Немало было поучительного и в работе технического состава полка. Решено было сначала провести общий полковой разбор с привлечением всех летчиков, а затем более детально разобраться по эскадрильям.

На полковом разборе М. Авдеев придирчиво и дотошно выслушивал доклады командиров эскадрилий и ведущих групп, своими вопросами и репликами докапывался до истоков ошибок

и промахов отдельных групп и летчиков. В его поведении чувствовалась необычная резкость и раздражительность. Мы знали, что командир особенно переживал гибель одного из лучших летчиков полка А. Костючкова и своего постоянного напарника И. Протасова.

Гибель А. Костючкова воспринималась всеми особенно тяжело, так как знали, что совсем недавно к нему повидаться приехала жена. Она была беременна и скоро должна была родить. И вот в ее присутствии муж не вернулся из боевого полета. Ей трудно было воспринять внезапно свалившееся юре. Мы видели ее неоднократно одиноко стоявшей на берегу обрыва и молча смотревшей в воды Черного моря. О чем она думала в эти минуты? Может быть, надеялась, что море вернет ей мужа и отца будущего ребенка, надеялась и ждала… Невыносимо тяжко было смотреть на слезы и муки этой женщины. Но чем поможешь в неутешном горе? Мы сжимали до боли кулаки и молча клялись отомстить фашистам за смерть нашего боевого товарища, за муки его жены, за неродившегося еще ребенка, который никогда не увидит своего отца…

Вот почему так резок был М. Авдеев. От него особенно доставалось тем летчикам, которые, оторвавшись, не видели, как сбили их ведущих. Не остались без внимания и ведущие, плохо следившие за своими напарниками. Негодование командира полка вызвало поведение лейтенанта Иванова, ведомого капитана М. Гриба.

Иванов стоял перед всеми летчиками полка и выслушивал резкие слова командира. Его залитое краской лицо трудно было отличить от огненно-рыжих волос. В полку было несколько Ивановых, и поэтому, когда говорили об Иванове из первой эскадрильи, добавляли «рыжий». А чаще просто звали его - рыжий, и всем было понятно, о ком идет речь.

Авдеев буквально кричал на Иванова:

- Ты, рыжий, запомни: никому не нужны твои сбитые самолеты, если будут сбивать твоего ведущего. Я не потерплю, чтобы у меня в полку были такие летуны. Предупреждаю тебя. Если повторится - пощады не жди!

Мы хорошо понимали, чем вызван гнев командира полка, и твердо знали, что у него слова не расходятся с делом. Насколько Авдеев чутко и внимательно относился к смелым и хорошим летчикам, настолько он не терпел трусов и ловкачей. Он мог беспощадно расправиться с ними или находил пути избавиться от них. За такую твердость и справедливость летчики любили своего командира и в то же время боялись его.

На разборе досталось и командиру второй эскадрильи

капитану М. Кологривову, который задержался с вылетом своей группы и своевременно не оказал поддержки летчикам первой эскадрильи, ведущим тяжелый бой с «мессерами».

Подводя итог, командир полка сказал:

- Фашисты усилили свою авиационную группировку на керченском направлении. Нам пришлось вести воздушные бои с отборными асами. Боевой счет в нашу пользу. Совместно с летчиками двадцать пятого полка мы сбили двадцать семь вражеских самолетов и надежно прикрыли войска Отдельной Приморской армии от ударов фашистской авиации. Командующий четвертой воздушной армией генерал Вершинин передал благодарность всем летчикам, участвовавшим в этих боях, за умелые боевые действия. Наши летчики храбро дрались. Но мы несли неоправданные потери из-за плохой осмотрительности и слетанности пар. Ведущие тактических групп не всегда четко управляли действиями ведомых, зачастую сами ввязывались в бой с «мессерами». Плохо у нас еще отработано взаимодействие между тактическими группами. Командирам эскадрилий необходимо детально разобрать действия летчиков в этих боях, а также принять срочные меры по вводу самолетов в строй.

На разборе очень коротко выступил недавно прибывший новый заместитель командира полка по политической части майор Г. Пятницкий. Он сказал, что Красная Армия продолжает изгонять немецко-фашистских захватчиков с нашей священной земли. Нам надо настойчиво готовиться к будущим боям за Крым с учетом тех уроков, о которых говорилось на разборе. Пятницкий рекомендовал провести в эскадрильях партийные и комсомольские собрания по итогам боев.

В нашей эскадрилье было меньше потерь, чем в других. За два дня боев мы потеряли только Денисова. Я уже говорил, что мой друг остался жив.

После шестимесячного скитания по госпиталям и неоднократных мучительных операций он возвратился в полк и вопреки категорическим утверждениям врачей о невозможности допуска к полетам вновь стал летать па истребителе. Тогда же мы подробно узнали, что с ним произошло.

Четверка «мессеров» внезапно навалилась на звено Тарасова сверху, имея преимущество в высоте и скорости. Тарасову не удалось уравнять положение, и он оказался в роли обороняющегося, пытался виражом уйти от атак «мессеров». Строй распался, как бывает в таких случаях, на пары. Денисов не отставал от ведущего, он хороню видел обстановку, атакующих «мессеров» и переходом из одного пеленга в другой уклонялся от

огненных трасс фашистов. Он прекрасно владел самолетом, спокойно а уверенно маневрировал в бою, используя малейшую возможность, чтобы прицелиться и дать очередь по «мессерам», которые пытались атаковать ведущего. Денисов четко и умело выполнял свои обязанности «щита» ведущего. В один из моментов боя, когда он пытался уйти из-под трассы одного «мессера», атаковавшего сверху, попал под снаряды и пули другого, пытавшегося нанести смертельный удар по Тарасову снизу. Осознанно, следуя чувству долга, боевого братства, С. Денисов своим самолетом прикрыл и спас ведущего от верной гибели.

Снаряды фашистского аса попали в мотор и кабину. Невыносимая боль пронзила тело. Лицо заливала кровь. Левая нога не повиновалась. Какая-то жидкость, бензин или вода, струей выбивалась на передний козырек фонаря кабины, затрудняя обзор, мотор начал давать перебои. Продолжать бой не представлялось никакой возможности.

Преодолевая боль, Денисов повел израненную машину на вынужденную. Полупереворотом спикировал вниз, к земле, и стал искать подходящую площадку. «Мессеры», к счастью, его не преследовали. Денисов чувствовал, что силы покидают его. Он открыл фонарь кабины, чтобы лучше видеть землю, и встречный поток воздуха немного освежил голову. Удалось перетянуть Керченский пролив, и через несколько минут он увидел стоянки самолетов, посадочный знак «Т». Мотор совсем прекратил работу, высота быстро падала. «Держаться, держаться… спасти машину!» - мысленно внушал себе Денисов, стиснув зубы и пересиливая боль. Временами на миг меркло сознание, глаза застилала какая-то темная пелена…

Только одна мысль жила в нем: дотянуть, во что бы то ни стало посадить самолет, ведь аэродром рядом, еще полминуты, еще немного… Выпущены щитки, в самый последний момент - шасси. Оставалось всего несколько десятков метров до земли, всего несколько секунд до касания колесами спасительной полосы аэродрома, но сил не хватило. Сергей, но сути дела, на выравнивании потерял сознание. Что происходило дальше, он не помнит. Ни удара, ни боли не почувствовал…

Неуправляемый самолет на большой скорости с креном ткнулся носом в землю, несколько раз перевернулся через нос и крыло, теряя по пути куски обшивки и детали, превратился в бесформенную груду дерева и металла. При ударе о землю Денисова выбросило из кабины.

Летчик лежал вблизи остатков самолета, переломанный и в крови. Но сердце у него еще билось. Спасибо нашим боевым братьям по оружию - армейским летчикам. Они сделали все

необходимое, чтобы спасти Сергея. Ему на месте была оказана первая медицинская помощь, и уже вскоре он лежал на операционном столе в краснодарском госпитале. Благодаря своевременной помощи и мастерству фронтовых хирургов, жизнь летчика Денисова была спасена. У него был поврежден позвоночник, переломано в нескольких местах правое бедро, выбиты зубы, искалечена левая стопа. Сергей, проявив нечеловеческое терпение и железную выдержку, после длительного лечения вернулся в полк и продолжал летать. Почти девять лет пролетал Денисов после рокового полета 10 февраля 1944 года на различных типах истребителей, воспитал несколько десятков молодых летчиков, воздушных бойцов.

Вот так зачастую рождался подвиг на войне! Советский солдат в критической обстановке, в самый решающий момент боя, сознательно, по велению сердца, обвешанный гранатами, бросался под танк, закрывал телом амбразуру огневой точки противника, прикрывал своего командира от вражеской пули. Шел на смерть во имя победы над врагом.

Так и Сергей Денисов в воздушном бою закрыл своим самолетом от вражеских пуль и снарядов командира. Он и не мог поступить по-другому, у него и тени сомнения не было в правильности и необходимости такого поступка.

Во все времена на войне подвигом первой величины всегда считалось самопожертвование во имя спасения командира. И хотя нет в нашем распоряжении обобщенных данных, но можно с полной уверенностью сказать, что многие фронтовики могут назвать имена своих товарищей, защитивших командиров.

Вспоминая годы войны, своих боевых друзей - летчиков-истребителей, с полной достоверностью могу подтвердить, что подавляющее большинство из них были готовы в любой момент пойти на самопожертвование ради Победы, ради свободы и независимости Родины.

После второй мировой войны много писалось о японских летчиках-смертниках (камикадзе), которые нанесли значительный урон американскому флоту. Обреченные на смерть камикадзе верили, что они будут счастливы в потусторонней жизни, что их будут чтить, как святых, что их родные получат дополнительные материальные блага. Летчиков-смертников готовили и воспитывали в специальных японских школах, где им вдалбливали, что они являются избранниками бога, что высшая цель и благо для каждого из них - отдать жизнь за микадо-божество.

Советских людей вели к подвигу беспредельная вера в правоту и торжество идей ленинской партии, любовь к Родине, к

советскому пароду, вера в счастливое будущее, ненависть к фашизму, поработителям и захватчикам.

Летчики нашей эскадрильи неоднократно вели жаркие споры об уроках воздушных схваток 10 и 12 февраля. Невольно возникал вопрос: почему фашистским летчикам удавалось иногда добиваться внезапности и мы оказывались в невыгодном положении обороняющихся? При прикрытии штурмовиков мы связаны их действиями, и здесь ничего не поделаешь - приходится обороняться. Совсем иная складывается обстановка, когда приходится прикрывать десант. Истребителям предоставлена, хотя ц относительная, свобода действий в выборе высоты барражирования, боевого порядка и маневра. Почему же, летая на хороших машинах, мы не всегда могли в бою полностью использовать их высокие летно-тактические характеристики? Напрашивался вывод: кроме хороших машин и подготовленных летчиков надо уметь тактически грамотно применять технику и оружие в бою с учетом техники и тактики врага. В наших действиях явно просматривались элементы недооценки и упрощенного подхода к выбору тактических приемов: шаблон при построении боевых порядков, недоставало хитрости.

Немало было разговоров вокруг основных слагаемых формулы воздушного боя, которая гласила: «Воздушный бой есть сочетание маневра и огня». Все летчики с большим вниманием относились к мнению командира звена А. Румянцева.

- Главное, определяющее значение для исхода воздушного боя имеет внезапность, а также преимущество в высоте или скорости, - утверждал он, жестикулируя правой рукой. - Как бы хорошо ни маневрировал, если оказался внизу и попал под удар «мессеров», то выбора нет, поневоле приходится обороняться. У нас явно просматривается недооценка внезапности и хитрости.

Иван Тарасов с присущей ему горячностью заявил:

- Ну а глаза у летчика-истребителя на что?… Чтобы не допустить внезапной атаки противника, надо первым увидеть его. Тогда, в зависимости от обстановки, можно сманеврировать и занять более выгодное положение. По крайней мере, не дать застать врасплох, уклониться от атаки и огня «мессеров». Нам надо лучше отрабатывать

осмотрительность.

Борис Акулов на этот раз проявил выдержку, слушал внимательно, что говорили его товарищи, но все же решил вступить в спор.

- Чтобы сбивать в воздушном бою, надо уметь стрелять. Вся беда в том, что мы слабо натренированы в стрельбе по воздушным целям. Поэтому и складывается впечатление о

неуязвимости «мессеров». Стреляешь, стреляешь, а он, проклятый, не падает.

Командир эскадрильи В. Добров не прерывал спорщиков. Он был доволен, что летчики с такой заинтересованностью и откровенностью говорят об очень для них важных вопросах. Неожиданно он обратился ко мне:

- Ну а как ты считаешь?

Слушая высказывания моих командиров и товарищей, я был в нерешительности и на знал, что сказать. Мне казалось, что все они говорили правильно и затрагивали самые главные проблемы. После некоторого раздумья ответил:

- Мне кажется, в бою с фашистскими истребителями первостепенное значение имеет внезапность, а также преимущество в высоте и скорости. Мы неоднократно были свидетелями, когда «мессеры» не принимали боя и удирали от нас, если оказывались ниже, в невыгодном для себя положении. И второе, но не менее важное: это взаимовыручка и поддержка в бою. Хорошо бы в предвидении боя где-то в стороне и выше иметь хотя бы пару для поддержки, которая могла бы в нужный момент оказать помощь. Что-то вроде резерва в воздухе…

Меня прервал Тарасов:

- Чего захотел!… Иметь группу поддержки, какой-то резерв! Нам не до резерва, и так силенок не хватает…

- Подожди, не перебивай, дай человеку сказать, - остановил Тарасова командир эскадрильи.

Я не стал продолжать, молча сел. Добров встал и не спеша стал говорить, растягивая по привычке губы в стороны. Мы замечали, что он чаще так делал, когда сердился.

- Прежде всего, надо всем помнить, - говорил он, - что мы истребители и главное наше предназначение - уничтожение вражеских самолетов в воздухе. А коль это так, истребитель должен уметь в совершенстве пилотировать и метко стрелять. Основная формула воздушного боя - маневр и огонь, - определяет требования к подготовке летчиков-истребителей, в том числе командиров и ведущих. А что касается внезапности и хитрости в бою, - продолжал Добров, - то без этих элементов тактики истребителям никак нельзя рассчитывать на победу. Последние бои убедительно подтвердили этот вывод. Нельзя забывать и о взаимовыручке. Кто из вас потеряет своего ведущего, лучше не возвращайтесь на аэродром. Спрос будет жесткий. А ведущим надо лучше следить за своп-ми напарниками. Недопустимо, когда ведомого сбивают, а ведущий не видит. Мы в дни боев над Керчью потеряли Денисова. На счастье, он остался жив. Тарасову надо слетать в Краснодар и позаботиться о нем.

Я было заикнулся:

- Разрешите мне полететь с Тарасовым?… Добров посмотрел на меня и коротко сказал:

- А кто воевать будет? Хватит одного Тарасова. Он с ним летал и это его забота.

В этот момент я до глубины души был тронут и признателен Доброву за заботу и внимание к моему другу, оказавшемуся в тяжелом положении. Доброта и внимание к людям были отличительной чертой нашего командира. За эти замечательные человеческие качества его любили и уважали в эскадрилье.

Добров прошел суровую школу войны, за его плечами десятки освоенных самолетов-истребителей, немало схваток с врагом, в которых раскрылся его талант воздушного бойца. Не раз ему приходилось смотреть смерти в лицо. L! дни напряженных воздушных боев и сражений в небе Кубани летом 1943 года Добров был подбит в одном из боев и совершил вынужденную посадку в труднопроходимых кубанских плавнях. Несколько суток блуждал он в зарослях тростника, пытаясь выбраться к своим, но силы иссякли, и он был обречен на гибель. Случайно на него наткнулись наши разведчики. В полку его считали погибшим. И каковы же были удивление и радость, когда Добров через десять дней появился в Геленджике. Черед несколько дней он опять повел своих орлов в бой.

Надолго сохранились в нашей памяти тяжелые воздушные схватки в небе Керчи в феврале 1944-го. Надолго запомнились уроки и выводы, все, о чем говорилось на разборах и в кругу боевых друзей. Это поистине была школа боевой закалки, школа мужества, школа воспитания стойкости воздушных бойцов. Для нас, молодых летчиков, прошедших эту школу, наступила пора боевой зрелости. Мы многое видели своими глазами, многое испытали, многому научились. Мы стали «зрячими» в бою, мы могли лучше ориентироваться в боевой обстановке и принимать более разумные решения.

Около тридцати боевых вылетов, десять воздушных боев, два сбитых Ме-109 лично и один в паре - таков был мой боевой счет к тому времени. Естественно, изменилось и отношение к нам командиров, товарищей, в том числе и технического состава. К нам проявлялось больше доверия, больше уважения, как к опытным и проверенным в бою воздушным бойцам. На войне свой счет времени: молодые двадцатилетние парни быстро мужали в боях и становились в один ряд с бывалыми воинами.

В профессии летчика-истребителя очень важным является умение учиться не только на собственном опыте, но и на опыте своих товарищей по оружию. Особенно это необходимо в боевой

обстановке. К чести наших молодых летчиков следует сказать, что все они постоянно, живо интересовались всеми новостями, событиями, связанными с боевыми действиями, чувствовали потребность в анализе каждого полета, каждого боя, принимали на вооружение все новое в тактике. И все это делалось для того, чтобы нанести врагу наибольший ущерб, победить его и не допустить неоправданных потерь.

Несколько дней спустя в нашей эскадрилье состоялись партийное и комсомольское собрания, на которых обсуждались итоги последних боев и задачи коммунистов и комсомольцев в повышении боевого мастерства. На комсомольском собрании с повесткой «В бою бери пример с героя» больше шла речь о самоотверженной работе технического состава, так как большинство комсомольцев были техническими специалистами.

В пример ставили работу механика по вооружению сержанта В. Нестеренко. Он был мастером на все руки. Прекрасно знал оружие, с закрытыми глазами мог разобрать и собрать пушку и пулемет, снять и поставить их на самолет. Он никогда не сидел без дела, все время что-нибудь мастерил: то приспособление для ускорения подготовки матчасти, то вытачивал деталь, нож или зажигалку. В общем, Нестеренко был неутомимым тружеником и рационализатором, каких немало встречалось в ту пору на фронте. Был он приметен в полку и тем, что считался одним из лучших спортсменов, ну и, конечно, своим двухметровым ростом. Худощавый, с вьющимися волосами, красивый, общительный, он всегда был готов прийти на помощь своим товарищам. И таких комсомольцев в нашей эскадрилье было очень много. Они служили примером для других, задавали тон в работе комсомольской организации. На этом собрании постановили: быть первыми, быть впереди как в бою, так и при подготовке авиационной техники.

Откровенно, не щадя своего самолюбия, выступил механик по авиационному оборудованию В. Проскурин. Он считал себя виновным в отказе системы электроспуска оружия на моем самолете в одном из боевых вылетов, говорил о недопустимости повторения подобных отказов и мерах по их предупреждению.

В тот момент я был признателен Володе за то, что он не упомянул о моем, мягко выражаясь, нетактичном поведении после того вылета. А дело было так.

Обычно при подходе к линии фронта я проверял готовность оружия к бою, включал тумблер «Оружие» на левом щитке, перезаряжал пушку и пулемет, иногда давал короткую контрольную очередь, чтобы убедиться в их исправности. В этом вылете я такой проверки не сделал, а ограничился перезарядкой

и включением тумблера. И вот что произошло в бою. В один из моментов схватки я поймал в прицел «мессера» и нажал на кнопку управления огнем, но, к своему удивлению, не услышал привычной дроби пушки и пулемета. Вот так раз! Момент был упущен и «мессер» невредимым ушел вверх. Не теряя времени, быстро проверил положение выключателя - все правильно. Еще раз перезарядил пушку и пулемет, нажал на кнопки и опять тот же результат: мое оружие молчало. Пожалуй, трудно придумать более скверного состояния, чем то, в котором я оказался.

Конечно, это не означает неминуемую гибель: у истребителя есть еще оружие, правда, оно не стреляет и не поражает противника, оно является сугубо оборонительным - маневр самолета. Поэтому было правилом в подобной ситуации не выходить из боя, а продолжать маневрировать и имитировать угрозу противнику, сохраняя свое место в строю. Так я и поступил. И хотя в этом бою было немало выгодных моментов поразить врага, я ничего не мог поделать: пушка и пулемет молчали.

Электрическое управление оружием появилось на последних машинах. На старых истребителях (И-15бис, И-16, МиГ-3 и других) был механический спуск. Безусловно, введение электрического спуска и кнопочного управления оружием было более удобным. К сожалению, хоть и редко, но все же случались отказы электроспусков. Так произошло и на моем самолете.

Разъяренный, не разобравшись толком в причинах, выпрыгнул я из кабины после полета, подскочил к сержанту Проскурину, предполагаемому виновнику отказа, схватил его за грудки. Проскурин оторопел, не мог понять, в чем дело.

- Посмотреть бы на тебя там, в бою, когда оружие не стреляет! Что бы с тобой было, - накинулся я на него.

- Не может быть! Я проверял перед вылетом.

- Все может быть, - вмешался стартех Гриль, - надо найти причину.

А я никак не мог успокоиться. Не помню уже, что я там наговорил Проскурину, но, помню, потом, когда остыл, было мне изрядно стыдно за излишнюю горячность. Хотя можно в какой-то степени оправдать ее. Какой же истребитель без оружия? Тем не менее несдержанность и вспыльчивость не украшают командира. Они недопустимы даже на войне.

Бреющим над волнами

В марте 1944 года войска 4-го Украинского фронта, Отдельной Приморской армии и Черноморского флота начали

подготовку операции за освобождение Крыма. Оказавшись в изоляции с суши, немецко-фашистское командование значительно увеличило интенсивность своих морских перевозок, особенно между портами Румынии и Севастополем. Противник морем доставлял в Крым боеприпасы и пополнение, а вывозил раненых и награбленные ценности. Морские коммуникации приобрели особо важное значение.

В связи с изменившейся обстановкой Ставка Верховного Главнокомандования в начале марта решила вывести Черноморский флот из оперативного подчинения Отдельной Приморской армии и подчинить его Ставке через народного комиссара Военно-Морского Флота. Черноморскому флоту была поставлена основная и главная задача - прервать коммуникации противника между Крымом и портами Румынии действиями подводных лодок, бомбардировочной, минно-торпедной, штурмовой авиации и торпедных катеров. Важная роль отводилась военно-воздушным силам флота.

В марте на аэродромы Скадовск и Сокологорное было перебазировано более 80 самолетов Пе-2, Ил-4 и истребителей. Боевые действия Скадовской авиационной группы на вражеских коммуникациях Констанца-Севастополь и Одесса-Евпатория были организованы в трех зонах: первая радиусом до 180 километров для самолетов Ил-2; вторая - до 280 километров для Пе-2 и третья - до 600 километров для Ил-4 и Б-3. Задача по уничтожению плавсредств противника в Керченском проливе, портах Феодосия и Киик-Атлама по-прежнему возлагалась на 11-ю Новороссийскую штурмовую авиадивизию и приданный 25-й истребительный авиаполк.

Наш, 6- й гвардейский авиаполк в марте в основном выполнял боевую задачу по прикрытию штурмовиков 8-го гвардейского и 47-го авиаполков, которые уничтожали плавсредства противника в портах Феодосия и Киик-Атлама. В течение марта и в начале апреля, до начала наступления наших войск, по порту Феодосия было произведено восемь сосредоточенных бомбоштурмовых ударов дивизии, в которых приняли участие 548 самолетов, в том числе 238 штурмовиков и 310 истребителей. За тот же период.по плавсредствам в порту Киик-Атлама нанесено четыре бомбоштурмовых удара с участием 247 самолетов (115 штурмовиков Ил-2 и 132 истребителя). Для обеспечения боевых действий 11-й штурмовой авиадивизии привлекались самолеты-разведчики 30-го разведывательного авиаполка и гидросамолеты МБР-2 от 18-й отдельной авиаэскадрильи в качестве спасателей.

Основными объектами бомбоштурмовых ударов были

торпедные катера С-6 и большие десантные баржи (БДБ) противника. Особенностью этих плавсредств, как объекта действий штурмовиков, были малые размеры, что и создавало значительные трудности в их поражении. Например, торпедный катер С-6 имел длину тридцать метров, а ширину всего пять метров. Большие десантные баржи широко использовались противником на Черном море для перевозок грузов. На БДБ и катерах С-6 были установлены 20-миллиметровые зенитные автоматы «Эр-ликон». Бомбоштурмовые удары дивизии тщательно и всесторонне готовились с учетом значительного удаления объектов удара, наличия сильной противовоздушной обороны, основу которой составляли истребители Ме-109, базирующиеся на аэродроме Владиславовка, и зенитная артиллерия.

В каждом ударе обычно принимали участие от 24 до 36 штурмовиков Ил-2, от 14 до 20 истребителей Як-9 и от 10 до 16 ЛаГГ-3. Наш полк на Як-9 осуществлял непосредственное прикрытие, а 25-й полк на ЛаГГ-3 выполнял задачу расчистки воздуха и сковывания боем истребителей противника.

Ударные группы штурмовиков выполняли полет к цели на малых высотах, над морем, на удалении 20-30 километров от берега с целью маскировки и обеспечения внезапности. Удары наносились шестерками с разных направлений и применением различных средств поражения:

фугасных, осколочных авиабомб и пушечного огня. Специально для поражения малоразмерных целей применялись пушечные Ил-2, имеющие две 37-миллиметровые пушки. В этих ударах и проверялась их эффективность.

Большое внимание уделялось взаимодействию тактических групп штурмовиков и истребителей по времени и месту действий. Большую пользу на завершающем этапе подготовки приносили общие, с участием всего летного состава, розыгрыши - «пеший по-летному». Для проведения розыгрыша на летном поле готовили специальную площадку, с помощью песка и камней изображали объекты ударов - порты, расположение зенитных батарей, маршруты полета каждой ударной группы штурмовиков и истребителей. Розыгрыши проводились в присутствии командира дивизии Д. Манжосова и командиров полков.

Все участники полета па удар выстраивались в определенных местах по полкам и по сигналу начинали движение. Сначала «взлетали» ударные группы штурмовиков, за ними группы прикрытия истребителей и пристраивались к ним. Таким образом, разыгрывался весь полет от взлета до посадки, при этом главное внимание уделялось отработке взаимодействия в районе

цели. Во время розыгрыша происходили личные знакомства летчиков - истребителей и штурмовиков, что в боевой обстановке имело немаловажное значение. При «совместном полете» на земле мы успевали познакомиться со своими подопечными, расспросить их о всех новостях и рассказать о последних встречах и боях с «мессерами». Ведущие шестерок штурмовиков подавали команды на «атаку цели», на «отражение» «мессеров». Атаку обозначали камнями, каждый стремился угодить непременно в цель прямым попаданием. Не обходилось, конечно, без шуток и смеха.

- Вот так бы бомбами попадали в цель, как сейчас камнями. А то иногда, бывает, и не увидишь, где они взрываются, - слышен голос Акулова.

Штурмовик Марков тут же отпарировал:

- В чужом огороде всегда огурец кажется больше. Лучше бы за «мессерами» смотрели, а не испарялись при их появления как «мимолетное виденье…»

С подобными разговорами, с веселым настроением прошли мы вместе с летчиками-штурмовиками по нашему маршруту до цели и обратно. После розыгрыша не хотелось расставаться с нашими боевыми друзьями, при перекуре нашлось время и для серьезного разговора «по душам». Тарасов высказал наше общее пожелание штурмовикам:

- Братцы, вы должны понять, что непосредственно каждую шестерку «плов» прикрывает только пара «яков» и нам очень сложно приходится, если вы нарушаете строй и «расползаетесь» в разные стороны. А «мессерам» только это и нужно, они и бьют отставших. Старайтесь держаться вместе, не отставать, особенно после атаки цели.

Надо отдать должное ведущим групп штурмовиков: командирам эскадрилий 8-го гвардейского полка И. Николаеву и Н. Пысину, 47-го полка Ю. Акаеву - они очень внимательно отнеслись к нашим пожеланиям и здесь же разъясняли отдельные вопросы своим летчикам. Нам было приятно сознавать, что такие заслуженные и опытные командиры и воздушные бойцы серьезно реагируют на наши слова.

- А если у вас что-то случилось повреждена машина и невольно приходится отставать, - продолжал Тарасов, - дайте немедленно знать и мы никогда не оставим та беде, прикроем надежно.

- И еще одно предложение, - вступил в разговор Румянцев. - После удара надо побыстрее уходить в море, а не ползти вблизи береговой черты. Всем известно, что «мессеры» боятся уходить далеко в море и прекращают преследование, а у берега они могут

изрядно нас «пощипать».

Все летчики, и штурмовики, и истребители, были удовлетворены встречей и розыгрышем. Главное, у нас всех прибавилось уверенности в успешном выполнении задачи и ответственности за прикрытие друзей-штурмовиков.

При нанесении ударов по портам Феодосия и Киик-Атлама весь полет до цели и обратно проходил над морем. Всего сорок пять минут до цели и столько же обратно… Казалось бы, совсем немного, но какого мужества и высокого летного мастерства требовали эти полеты от летчиков - штурмовиков и истребителей. Сколько трудностей и неожиданностей подстерегало их над свинцовыми, холодными волнами моря за полтора часа полета, особенно при повреждении самолета в бою… Сложность не только и не столько в пилотировании самолета и ведении ориентировки при полете на бреющем над волнами, надо было в первую очередь победить себя, преодолеть чувство страха и неуверенности. Па первый план выдвигалась психологическая подготовка летного состава.

Для морских летчиков полеты над морем были обычным явлением, к этому их приучали с первых дней пребывания в боевом полку. Море занимало важное место в тактике морской авиации при нанесении удара по наземным или береговым объектам: в выборе способа боевых действий, маршрута и профиля полета до цели и после удара.

Черное море во время войны было нашим союзником, оно позволяло внезапно появляться над объектами врага и без потерь возвращаться па свой аэродром. Но летчики, летающие на колесных, обычных самолетах прекрасно понимали и другое, что в случае вынужденной посадки или покидания самолета с парашютом над морем значительно труднее выжить, чем над сушей, особенно в зимнее время, когда температура воды понижается до плюс семи градусов.

Помню такой разговор. При встрече с сухопутными летчиками-истребителями кто-то из наших спросил, почему они не летают над морем. За всех ответил один капитан:

- Вам можно летать, - сказал он не то с упреком, не то с сожалением в голосе. - У вас спасательные жилеты, а у нас ничего нет. Плюхнешься на воду и пускай пузыри… Так что летайте себе на здоровье над морем, вам сподручнее, на то вы и морскую форму носите, - закончил он примирительно и с долей шутки.

Он, безусловно, во многом был прав: каждый полет над морем к вражеским берегам был сложным и опасным. Поэтому при психологической подготовке ле1чиков это учитывалось. Обращалось внимание па необходимость и целесообразность

таких полетов. Мы были твердо убеждены, что с морского направления легче добиться внезапности и, следовательно, более высокой эффективности выполнения боевого задания.

Отправляясь в полет над морем, мы верили в свою технику, знали, что она не подведет, но и не пренебрегали индивидуальными средствами спасения - лодкой и жилетом. Были случаи, когда экипажи и отдельные летчики по нескольку суток находились в море на этих самых лодках и жилетах, пока не подбирали их наши корабли или же гидросамолеты.

Если же говорить в целом, то морально-психологическая подготовка, партийно-политическая работа, которая велась непрерывно, давали положительные результаты…

Большинство бомбоштурмовых ударов но портам Феодосия и Киик-Атлама были успешными, и прежде всего потому, что ударным группам штурмовиков удавалось внезапно появляться в районе цели. Истребители противника опаздывали с вылетом на перехват наших «илов» и пытались атаковать их уже на отходе. Наши ударные группы Як-9 и ЛаГГ-3, как правило, пресекали эти попытки врага. Чаще штурмовики несли потери от зенитного огня, плотность которого в районе портов была высокой, особенно на малых высотах, когда в бой вступали фашистские зенитные автоматы «Эрликоны».

Одиннадцатого марта были нанесены два бомбоштурмовых удара по порту Киик-Атлама. 13 этот день воздушная разведка обнаружила в порту шесть торпедных катеров и две БДБ. Было принято решение поднять дивизию и уничтожить плавсредства противника, В первом ударе приняли участие четыре группы штурмовиков, всего двадцать пять Ил-2 под прикрытием шестнадцати Як-9 и десяти ЛаГТ-3. Вел штурмовиков командир 8-го гвардейского авиаполка Герой Советского Союза Н. Челноков.

Замыслом предусматривалось нанесение одновременного удара составом трех групп штурмовиков (девятнадцать Ил-2) с разных направлений. За три минуты до удара шестерка штурмовиков подавляла зенитные огневые точки, а десятка ЛаГГ-3 25-го авиаполка - группа расчистки воздуха - начинала барражирование в районе цели. Группу подавления зенитных точек вел командир эскадрильи 8-го полка старший лейтенант Н. Николаев. Первую ударную группу вел командир полка подполковник Челноков, вторую - командир эскадрильи капитан Данилов, третью - заместитель командира эскадрильи 47-го авиаполка лейтенант Акаев на пушечных машинах (так называли Ил-2, вооруженные двумя 37-миллиметровыми пушками).

В тот же день после доразведки по порту Киик-Атлама был нанесен повторный удар составом двадцати четырех Ил-2 под

прикрытием четырнадцати Як-9 и двенадцати ЛаГГ-3. Как отмечалось, на разборе, эти два бомбоштурмовых удара были выполнены успешно. Прежде всего, достигнута внезапность. Хорошо было организовано взаимодействие штурмовиков с истребителями. Было сбито три Ме-109. Однако, как показал фотоконтроль, результаты ударов были невысокими. Уничтожен один и повреждено три торпедных катера врага С-6, в порту наблюдались взрывы и пожар. Главной причиной недостаточно высокой эффективности ударов была низкая мег-кость бомбометания и стрельбы из пушек летчиков-штурмовиков по малоразмерным целям.

Мне довелось принять участие в обоих вылетах и прикрывать шестерку «илов» 47-го авиаполка, которую вел Ю. Акаев. Море штормило, дул сильный северо-восточный ветер. Акаев со своими ведомыми прижимался к воде, шел на высоте 100 метров, по сути, па бреющем. Трудно было сохранять свое место в строю, порывами ветра самолеты швыряло в разные стороны. Понимая замысел Акаева - незаметно, на бреющем подсбраться к цели, мы пристроились к «илам» и шли с ними фактически общим строем. В эфире ни звука, строгое радиомолчанпе. Внизу серое, холодное и неприветливое Черное море. Пляшут и беснуются волны. Видно, как с их гребней срывается пена

и образуются длинные белые пенистые полосы. Невольно вслушиваешься в рокот мотора и чаще следишь за приборами, температурой воды и масла. Томительно тянутся сорок пять минут полета до цели.

Вот наконец-то справа в дымке появились очертания двух отдельно выделяющихся сопок. Это и есть мыс Киик-Атлама. Где-то между сопками располагается пункт маневренного базирования фашистских легких сил флота, где-то там отстаиваются и прячутся от шторма торпедные катера врага, которые доставляют немало неприятностей своими ночными вылазками на паши коммуникации в Керченском проливе и вдоль Кавказского побережья.

Оставив сзади справа сопки Киик-Атламы, Акаев развернул свою группу «илов» вправо на север и через некоторое время пошел в набор высоты. Теперь понятен замысел ведущего: атаковать вражеские катера неожиданно с северо-запада и далее, после атаки, без дополнительных разворотов уходить в открытое море. «Илы» полезли вверх на минимальной скорости, впечатление такое, как будто они зависли на месте. Нам терять скорость никак нельзя, нам надо сохранить ее, даже иметь запас на случай атаки «мессеров». Мы начинаем маневрировать над штурмовиками. Пока спокойно, вражеских самолетов не видно.

Набрав высоту 1200 метров для атаки катеров с пикирования, наша шестерка «илов» начала разворот на боевой курс. Мы парой с Акуловым перешли в левый пеленг, во внешнюю сторону, чтобы надежнее прикрыть штурмовиков с наиболее опасного направления. Цель близко. Отчетливо видна цепочка живописных сопок, уходящих на северо-запад и сливающихся на горизонте с хребтом Крымских гор. Слышен голос Акаева:

- За мной! В атаку!

«Илы» резко переходят в пикирование, и только в этот момент небо вокруг нас покрывается черными и белыми шапками разрывов зенитных снарядов, а через несколько мгновений с земли потянулись цветные трассы «эрликонов». Резко маневрируем и мчимся следом за штурмовиками вниз, в огонь. Нелегко заставить себя идти навстречу огненному шквалу. Но долг и честь превыше всего, без страха и раздумья только вперед, на врага!

Вижу, как от самолета ведущего потянулась трасса огня к земле, туда, где засел враг. Навскидку, не глядя в прицел, открываю огонь из пушки и пулемета: возможно, и мои снаряды достанут врага или отвлекут в какой-то степени огонь от штурмовиков. Они рискуют больше нас, весь огонь «эрликонов» сосредоточивается на них, Несколько секунд огневого противоборства наших «илов» и вражеских зенитчиков. Кто кого!

Проносимся бреющим над портом Киик-Атлама. От разрывов бомб и снарядов, от дыма трудно что-либо рассмотреть на земле, определить эффективность удара нашей группы штурмовиков, тем более, что здесь уже оставили свой след две впереди идущие группы штурмовиков 8-го авиаполка. Вот теперь надо смотреть в оба: на выходе из атаки «мессеры» могут напасть на штурмовиков. Тем более, что по радио слышны выкрики наших летчиков, вступивших в бой с истребителями противника:

- Орлы! Справа выше четверка «худых»!… Прикрой, атакуй!… Смотри, сзади… Наши «шары» отходят…»

Как обычно, после атаки, наши «илы» растягиваются, нарушают строй. Акулов нетерпеливо кричит по радио:

- «Шарики»! Не отставать, побыстрее на место! Они и сами прекрасно понимают, что растягиваться опасно, и на полных газах стараются побыстрее занять свое место. «Молодцы наши «шарики» сегодня, - думаю про себя, - быстро собрались».

Но и на этот раз нашей замыкающей группе не удалось избежать встречи с «мессерами». Я заметил пару фашистских истребителей, которые на большой скорости пытались атаковать группу сверху. Резко бросаю свой «як» влево навстречу «мессерам», надо огнем прервать атаку врага, не допустить их к

штурмовикам. В тот же момент нажимаю на кнопку передатчика и кричу по радио:

- Слева пара «худых»! Прикрой!

Акулову этих четырех слов было вполне достаточно. Но после длинной заградительной очереди «мессеры» вышли из атаки и ушли вверх, в сторону суши. Они убедились, что их заметили, и решили не рисковать, тем более над морем, вдали от берега. Видно, кишка тонка у хваленых фашистских летунов. И приятно было сознавать, что боевая задача выполнена успешно, все наши подопечные возвращаются без потерь. А когда на горизонте показались очертания родного и желанного берега, на душе стало спокойно и радостно: мы дома…

Перед сном снова вернулись к разговору об увиденном и пережитом в этих трудных полетах над морем.

- А говорят, Черное море теплое и ласковое. Что-то я ни разу не видел его таким за последнее время, - начал я, с удовольствием потягиваясь на кровати.

- Разве ты не знаешь, что Черное море одно из самых бурных, - вступил в разговор Акулов, раздеваясь. - Знаешь, сколько людей погубило оно? В Крымскую войну такой шторм был, что у Балаклавы от эскадры французов и англичан вообще ничего не осталось.

- А хотите, братцы, я легенду расскажу про Чернов море, - раздался голос Кучумова.

Вот что мы услышали.

Жил на земле сказочный богатырь. И имел он волшебную золотую стрелу. Страшное это было оружие: там, где она проносилась, вспыхивал воздух, закипала вода, плавилась земля, гибло все живое. Перед смертью задумался богатырь: кому стрелу передать. Опасаясь, что волшебная сила стрелы может быть обращена против людей, злые, алчные люди могут поджечь весь мир и разрушить его, решил старый богатырь спрятать волшебную стрелу так, чтобы ее никто не смог отыскать вовеки. И повелел богатырь своим сыновьям: «Возьмите золотую стрелу и бросьте ее посредине Черного моря, самого глубокого моря в мире».

Поднялись сыновья на самую высокую гору, увидели внизу безбрежное, синее, спокойное море и выполнили наказ отца. Огненная волшебная стрела опустилась в морскую бездну. Потемнело от гнева море, закипело, заволновались его тихие воды. И с тех пор не может успокоиться Черное море. Нет-нет да и снова забурлит, заклокочет, поднимет громадные волны, пытаясь выбросить из своих недр смертоносное оружие.

В эту ночь нам во сне, как наяву, виделись штормовые волны

Черного моря.

Каждое утро мы на стоянке с нетерпением ждали секретаря партийной организации полка В. Леонова или нашего комсомольца В. Климентова, чтобы услышать новости с фронтов. В сводке Совинформбюро от 14 января 1944 года сообщалось о переходе в наступление войск Ленинградского и Волховского фронтов. Затем появились сообщения об освобождении знакомых с детства городов и деревень Ленинградской области: Сиверской, Заозерья, Дружной горки.

Под ударами наших войск потерпела крушение сильнейшая оборона фашистов, которую они сами расценивали как неприступный и непреодолимый «северный вал», как «стальние кольцо» блокады Ленинграда. Чувство величайшей радости вызывали эти сообщения: Ленинград снова дышит полной грудью, черные дни блокады позади.

Были и другие сводки, после которых в нас вспыхивали гнев и возмущение: отступая, немецко-фашистские варвары творили чудовищные преступления. До сих пор помню страшное сообщение о преступлениях фашистов в Новгороде. Для меня этот город олицетворял силу и гордость русского народа, был символом свободы и независимости.

«Чудовищные злодеяния учинили немецко-фашистские мерзавцы в старинном русском городе Старая Русса, - сообщалось в другой оперативной сводке Совинформбюро, - немцы взорвали заводы и здания всех учреждений и уничтожили старейший русский курорт… Сожгли 18 школ. Разрушен и разграблен дом, в котором жил великий русский писатель Достоевский. Части Красной Армии, вступившие в этот многострадальный город, не застали в нем ни одного мирного жителя. Немецкие палачи расстреляли, повесили либо угнали на каторгу в Германию все работоспособное население Старой Руссы».

Сколько крови, слез и горя принесли фашисты на нашу землю! Мы не могли без содрогания и гнева читать и слушать подобные сообщения. Сердца переполнялись лютой ненавистью к фашистским людоедам: кровь за кровь, смерть за смерть!

Мы безгранично верили, что победа будет за нами, что придет час расплаты с фашистами за все их злодеяния.

Часто после чтения таких сообщений мы говорили о том, что будет, когда победим, как покараем Гитлера.

- А как вы думаете, братцы, где и как будут казнить Гитлера, когда победим? - задал вопрос Акулов и сам же продолжал:- Надо такую казнь придумать, чтобы гитлеры больше не появлялись…

- Всех бы их, палачей, повесить, - процедил Котов.

- Нет, не вешать надо. Это им слишком легко будет. Пусть

они сначала по камешку, по бревнышку соберут, что разрушили, - вступил в разговор Тарасов.

Тогда, в начале 1944-го, не только мы, все советские люди уже задумывались над тем, как покарать главных виновников кровавой войны, что надо сделать, чтобы искоренить фашизм, чтобы больше никогда на нашей земле не появились новые фюреры.

В феврале неожиданно я получил письмо от своего брата Алексея, первое письмо за два с половиной года войны. Можно понять мои волнение и радость: «Жив Алексей!»

Брат писал, что он в сорок первом защищал Москву, а позже, в 1942 и 1943 годах, воевал на Северном Кавказе, был ранен. В настоящее время командир отдельного гвардейского дивизиона, капитан, награжден двумя боевыми орденами и воюет на юге. «Молодец, братишка, хороший из тебя получился солдат, - подумал я. - Но где же ты находишься сейчас? Что означает «на юге».

Я понимал, что Алексей не мог написать точнее свое место, нельзя. Но как узнать, куда же теперь забросила его война, куда привели фронтовые дороги. И в тот же день написал ответное письмо на полевую почту. Мне очень хотелось сообщить ему свое местонахождение, но как это сделать, как не допустить открытого наименования города Анапы? После некоторых раздумий придумал «шифр», который сводился к написанию совершенно безобидной и даже бессмысленной фразы, только слова в ней начинались с заглавных букв. И выглядела на бумаге эта фраза примерно так: «Аня Нашла Алексея и шлет Привет Андрею». Если брат догадается и прочтет только заглавные буквы фразы, то узнает, что я нахожусь в Анапе. Не знаю, как военный цензор, а Алексей разгадал мой нехитрый шифр.

Через несколько недель получил второе письмо. Алексей был рад, что наконец-то между нами установилась связь. Таким же образом написал «Баксы». Где же этот населенный пункт Баксы? Мы разыскали карту крупного масштаба и нашли его в нескольких километрах восточнее города Керчь. До войны это было большое село, а сейчас, по-видимому, остались только развалины да сплошные воронки от бомб и снарядов. Вот, оказывается, куда привели фронтовые дороги моего брата - в Керченский десант! Мы, оказывается, воюем вместе. Он па земле уничтожает гитлеровцев из реактивных установок «катюш», а я прикрываю его с воздуха от налетов фашистской авиации, помогая отстоять плацдарм на крымской земле.

Дороги войны! Судьбы людские!

Казалось совершенно невероятным встретиться или оказаться рядом через 960 дней войны. Война разметала людей по свету, по разным местам, фронтам и дорогам. В ней так легко было затеряться человеку. Война разъединяла. Но иногда совершались и «чудеса», когда она людей соединяла.

Теперь у меня прибавилось ответственности и забот при выполнении боевых полетов. Там, на керченском плацдарме, среди отважных десантников на переднем крае воюет и мой брат - Алексей. Может быть, наши фронтовые дороги и встретятся, когда прикончим гитлеровцев и освободим Крым.

Известие о том, что в Керченском десанте воюет мой брат, быстро стало достоянием летчиков и техников нашей эскадрильи. Борис Акулов предложил в очередном полете над линией фронта сбросить нашим десантникам вымпел, изготовленный из гильзы снаряда, с запиской для моего брата и красным флажком, чтобы был более заметным.

- Сбросим над Баксами, - говорил Борис. - Пусть Алексей знает, что ты тут.

Эту идею поддержали техники, и на следующий день было изготовлено несколько образцов вымпелов для сбрасывания с самолета. Но реализовать эту идею не удалось, так как мы переключились на прикрытие штурмовиков, действующих по уничтожению плавсредств противника в портах Феодосия и Киик-Атлама.

Были с братом мы рядом, а встретились только после войны. И вот что рассказал Алексей. Привожу его рассказ, чтобы читатель смог увидеть бои в Крыму не только глазами летчика, что называется «сверху», но и «снизу» - глазами солдата, который дрался за каждый клочок советской земли. В ноябре сорок третьего Алексей переправился через Керченский пролив с двумя батареями боевых машин БМ-13. Ему удалось без задержки увести все восемь машин в глубь полуострова к горе Хренова. Дивизион удачно проскочил вблизи вражеских позиций и избежал потерь, в отличие от второго дивизиона полка, который, задержавшись на переправе, попал под бомбовый удар фашистских пикирующих бомбардировщиков Ю-87. Дивизион потерял несколько боевых машин и более десятка убитыми и ранеными.

С первых дней высадки противник наносил непрерывные удары с воздуха и суши по нашим войскам на косе Чушка. С наблюдательного пункта, расположенного на горе Митридат, немцы корректировали огонь своей артиллерии, наводили и осуществляли целеуказание авиации. Много неприятностей приносил этот НП противника. Попытки подавить его огнем

артиллерии и авиации не давали желаемого результата: после каждого огневого налета наблюдательный пункт вновь и вновь оживал. З этом состояла одна из трудностей для десанта. В светлое время и при хорошей видимости с Митридата все просматривалось как на ладони. Наши десантники чувствовали себя спокойнее только ночью и при тумане. Принимались энергичные меры по строительству укрытий. Всем было понятно, что только зарывшись в землю можно было избежать излишних потерь.

В начале декабря, после эвакуации Эльтигенского десанта, фронт в районе Керчи стабилизировался, наши войска были вынуждены перейти к обороне. В январе 1944 года командованием Отдельной Приморской армии и Азовской военной флотилии предпринималось несколько попыток продвинуться на запад и освободить город Керчь. Однако наступательные действия войск при поддержке морских тактических десантов, высаженных на побережье Азовского моря и в порту Керчи, не принесли успеха. Капитану Алексею Воронову пришлось в составе Керченского десанта в течение долгих пяти месяцев оборонять от непрерывных атак фашистов небольшой клочок крымской земли. Под непрерывным огнем артиллерии, вражеской авиации, невзирая на холод и непогоду, наши десантники стойко защищали захваченный плацдарм. Они накапливали силы, готовились к решающим схваткам за полное освобождение Крыма.

Зима выдалась холодной и ненастной. Часто над землей стелился плотный морской туман, нелегко было на голой местности найти укрытие от сильного промозглого ветра, дождя и мокрого снега. Но гвардейцы стойко переносили эти трудности и ждали своего часа.

С того дня, как Алексей узнал, что я тоже воюю здесь и прикрываю его от налетов вражеской авиации, он каждый раз, как только наши самолеты появлялись в воздухе, не спускал с них глаз. Однако ни он, ни его товарищи не могли различить тип истребителей, которые в светлое время и при сносной погоде непрерывно барражировали над ними. Все истребители они называли тепло и ласково - «ястребки».

Когда над десантом слышался непрерывный гул моторов, часто переходящий в продолжительное завывание, и доносились пулеметно-пушечные очереди, Алексей не мог усидеть на наблюдательном пункте и выбегал наверх, чтобы лучше видеть все происходящее в воздухе.

Артиллеристы, затаив дыхание, следили за многочисленными схватками в воздухе между фашистскими «мессершмиттами»,

«юнкерсами» и нашими истребителями. И если падал самолет с белыми крестами и свастикой, они громко кричали «Ура!» и подбрасывали в воздух шапки. У Алексея сердце замирало от страха, когда доводилось видеть подбитые наши «ястребки». «А вдруг это Володю подбили…»

Однажды в один из пасмурных дней, перед заходом солнца, вблизи позиции дивизиона произвел вынужденную посадку подбитый наш истребитель, как позже выяснилось, ЛаГГ-3. При посадке «на живот», без шасси, он пропахал глубокую борозду и чуть было не вмазал в походную кухню.

Алексей с группой солдат бросился к самолету, намереваясь оказать помощь летчику. Каково же было их недоумение, когда из кабины самолета выскочил летчик и побежал не к ним навстречу, а в сторону фашистских позиций. По-видимому, наших артиллеристов он принял за немцев. Алексей и солдаты начали кричать:

- Свои мы! Русские! Куда же ты бежишь?… Там немцы!

Пробежав около сотни метров по грязи, летчик споткнулся и упал. Его слух уловил родную речь. Отдышавшись, он через несколько минут поднялся и направился к десантникам.

Молодой летчик, невысокого роста, в общевойсковой форме без знаков различия, смущенно оправдывался:

- Знаете, братцы, после такого переплета, в каком я оказался, не мудрено забыть и как тебя зовут.

Позже, подкрепившись в землянке артиллеристов, летчик рассказал подробности воздушного боя. Он совсем недавно прибыл из училища и в этот день выполнял третий боевой вылет. Прикрывая Керченский десант, летчики-истребители перехватили большую группу «лаптей», бомбардировщиков Ю-87. Во время одной из атак он потерял своего ведущего и оказался один против нескольких «мессеров».

В неравном бою ему «спустили воду» - повредили мотор и систему охлаждения. Поэтому и пришлось идти на вынужденную. Выпрыгивать с парашютом он не решился, опасаясь, что сильный ветер снесет в сторону вражеских позиций. Тянул к своим сколько позволяла высота, но полной уверенности в этом не было. После всего пережитого в воздушном бою и не мудрено, что не сразу признал своих солдат.

- Ничего, на войне всякое бывает, браток, - сочувственно говорили артиллеристы.

Алексей принял самое активное участие в судьбе летчика. Он позаботился, чтобы его накормили и обогрели, приказал организовать охрану самолета, выделил автомашину и сопровождающего до переправы.

Прощаясь, Алексей не вытерпел и спросил:

- Лейтенант, а ты не встречал среди летчиков Владимира Воронова? Он тоже истребитель и находится в Анапе.

- Нет, капитан, не встречал, - ответил неожиданный гость.

Летчик поблагодарил артиллеристов за хлеб-соль, попросил сохранить самолет до прибытия техников и уехал к переправе через Керченский пролив. Почти месяц охраняли артиллеристы поврежденный ЛаГГ-3, но так никого и не дождались, а когда началось наступление, пришлось передать самолет тыловым подразделениям армии.

На войне как на войне

Эту поговорку мы любили повторять, когда пытались разобраться в некоторых фронтовых событиях. Боевая обстановка не терпит притупления бдительности, непредусмотрительности и верхоглядства. Стоило где-то допустить самоуспокоенность, недооценить возможности и силы противника, как сразу же это оборачивалось тяжелыми потерями, а порой и более серьезными последствиями.

12 марта в нашей землянке появился командир полка М. Авдеев в сопровождении высокого капитана. Без всяких предисловий он сказал, обращаясь к нам:

- Вот вам, орлы, новый командир эскадрильи, - Авдеев показал рукой па капитана. - Прошу любить и жаловать. Добров будет выполнять обязанности штурмана полка вместо Протасова.

Авдеев быстро повернулся и вышел из землянки. Капитан молча последовал за ним. Летчики в недоумении переглянулись. Во-первых, жаль было, что ушел Добров - наш хороший командир и добрый товарищ. Во-вторых, все уже привыкли, что в отсутствие командира эскадрильи обязанности выполнял его заместитель И. Тарасов. Мы хорошо знали и доверяли ему. И вот теперь такое решение.

Рано утром на следующий день нашей эскадрилье была поставлена задача: четверкой прикрывать разведчика, который должен был произвести фотографирование северного побережья Керченского полуострова от пролива до мыса Казантип и второй четверкой вместе с другими эскадрильями нашего полка сопровождать штурмовики 8-го и 47-го полков, наносившие бомбоштурмовой удар по плавсредствам в порту Феодосия.

Новый командир эскадрильи решил возглавить четверку на прикрытие разведчика и включил в свою группу наше звено: Румянцева, Акулова и меня. Четверку на прикрытие «илов» повел Тарасов.

Считая, что задание предстоит несложное, новый командир никаких указаний давать не стал, ограничился лишь одной фразой:

- Я пойду с Румянцевым парой справа, а Акулов с Вороновым слева.

Вот и весь разговор перед вылетом на боевое задание с пересечением линии фронта и на значительную глубину территории противника. «Значит, будем действовать по обстановке, как принято говорить в подобном случае», - подумал каждый из нас. Вопросов никто не задавал, и мы молча направились к самолетам. К назначенному времени над аэродромом появился двухмоторный разведчик Б-3. «По зрячему» мы быстро взлетели и заняли место в боевом порядке. К Керченскому проливу подошли на высоте 5000 метров, и разведчик взял курс вдоль береговой черты Азовского моря в сторону противника. Выше нас перистая облачность, с высоты как на ладони просматривается весь Керченский полуостров. Азовское море до горизонта закрыто ровной белой пеленой тумана. Я хорошо переносил высотные полеты без кислорода и па этот раз только изредка засовывал кислородный шланг за щеку, не надевая маски.

Временами мы маневрировали «ножницами», чтобы лучше просмотреть заднюю полусферу и не допустить внезапной атаки «мессеров». Я обратил внимание на то, что правая пара держалась слишком далеко. «На таком удалении ведущий может потерять нас и вовремя не окажет поддержки», - подумал я.

Первый галс был выполнен спокойно, со станции наведения никаких тревожных сигналов о появлении противника в воздухе не было. Мы рассчитывали, что задание на этом выполнено и можно следовать домой, но разведчик развернулся и стал делать повторный заход. «Нельзя же так долго «мозолить» глаза немцам, они могут нас прихватить». Так оно и получилось: длительное пребывание нашей группы над вражеской территорией не могло не привлечь внимания противника. Когда разведчик выполнил разворот в западной точке и взял курс к линии фронта, со стороны Азовского моря появилась пара «мессеров» на встречно-пересекающихся курсах. Я немедленно передал по радио:

- Орлы! Слева пара «худых».

Ведущий «мессер» энергично ринулся в атаку на разведчика. Акулов решил немедленно контратаковать врага, и мы парой резко развернулись на «мессера». Нарвавшись на плотный огонь, он прервал атаку и ушел вверх. Наша пара выполнила свою задачу в самом начале боя - своевременно отсекла ведущего «мессера» и не дала возможности ему атаковать разведчика. Но

при выполнении маневра, мы, естественно, отстали от Б-3. Чтобы занять свое место в боевом порядке, потребовалось несколько десятков секунд. На большой высоте пилотировать значительно сложнее, самолет становится инертным и менее послушным.

Выполнив разворот на курс разведчика, мы увидели ведомого «мессера», который, обойдя пас справа, бросился в атаку на «бостона». Пары ведущего, на которую мы рассчитывали и которая должна была отразить атаку этого «мессера», по непонятной причине на месте не оказалось.

Дальше события развивались с молниеносной быстротой. Наш разведчик, увидев «мессеров», решил на полных газах со снижением оторваться от них за счет скорости.

Я - замыкающий, и перед моими глазами возникает следующая картина. Впереди с резким снижением на максимальной скорости идет разведчик, за ним гонится «мессер», а сзади, вытянувшись парой, мы с Акуловым выжимаем все, на что способны наши «яки». Идет гонка, состязание в скорости: кто кого догонит, тот и победит. У нас скорость предельная, стрелка перешла за 600 километров в час, машину начинает трясти. Вижу, как дистанция между разведчиком и «мессером» медленно сокращается, а между нашей парой и атакующим фашистом остается неизменной - более одного километра. Что же делать? Как защитить разведчика? Мы бессильны, все на пределе, из машины больше ничего не выжмешь. Какую роковую ошибку совершает командир разведчика, пытаясь оторваться на максимальной скорости! Фактически он отрывается не от «мессера», а от нас, истребителей прикрытия!

Вижу, Акулов открывает огонь по «мессеру», пытается заставить его отвернуть от разведчика. Но дистанция слишком велика. Невольно хочется крикнуть: «Где же пара ведущего?! Куда же она исчезла?!» Акулов, как будто угадав мои мысли, кричит по радио:

- «Мессер» атакует разведчика! «Мессер» атакует! - Голос его срывается…

От носа «мессера» потянулась цветная трасса к разведчику. Через несколько секунд на его правом моторе появился черный дым, а затем и языки огня. Все! Конец! Горящий Б-3, увеличивая постепенно угол пикирования, падает вниз, в Азовское море.

«Мессер» пошел круто вверх, увидев, что мы его настигаем, попытался на пикировании уйти на свою территорию. Но нам удалось сблизиться на дистанцию огня с нахальным фашистом, и уже на бреющем, далеко над территорией противника Акулов расстрелял его. При возвращении нам пришлось отбиваться от атак еще пары «мессеров». Но благодаря четкому взаимодействию

и неразрывности нашей пары им не удалось поджечь нас. Невероятно тяжелый был бой…

Нас волновала судьба экипажа разведчика, и мы попытались вызвать спасательные катера, которые находились на дежурстве в Сенной пристани, недалеко от Темрюка. Пройдя несколько раз бреющим над катерами, мы взяли курс к предполагаемому месту падения разведчика и в разрывах низкой облачности обнаружили масляное пятно и мелкие обломки самолета. Никого из членов экипажа на воде найти не удалось. С тяжелым чувством вины и накипевшей злобы в адрес ведущего пашей группы мы произвели посадку на своем аэродроме.

Ведущая пара давно уже была дома. Высокий капитан первым подбежал к нам и, не дожидаясь доклада, с волнением и надеждой спросил:

- А где разведчик?

- А почему вы у нас спрашиваете? Где же вы-то были? Убежали! Струсили! - вырвалось у меня. Высокий капитан заморгал глазами.

- Как же докладывать командиру полка? - выдавил он из себя.

- Судить вас надо, по вашей вине сбили разведчика, - выкрикнул Акулов.

Мы долго не могли прийти в себя от пережитого в этом полете. И больше всего нас возмущало поведение высокого капитана. Высказали мы претензии и его напарнику, Румянцеву. Через некоторое время на КП эскадрильи приехал командир полка Авдеев. Он внимательно выслушал наши доклады об обстановке, сложившейся в бою, быстро понял причину потери разведчика. Не скрывая раздражения, он выругался и зло посмотрел на капитана.

Несомненно, главная причина гибели разведчика была в ошибке ведущего группы, который в самом начале боя оторвался от нас и участия в схватке не принимал. Но мы и парой могли бы на равных драться с «мессерами» и прикрыть Б-3, если бы он не допустил роковой ошибки, пытаясь уйти со снижением на максимальной скорости. Мы вспомнили, как при встречах некоторые летчики-разведчики, летающие на самолетах Б-3, вызывающе хвастались: «Куда вам тягаться с нами. Мы вас запросто обойдем в скорости, и вы за нами не угонитесь».

Вот к чему приводит переоценка своих возможностей и недооценка противника в бою. На следующий день к нам на аэродром прилетел командир 30-го разведывательного авиаполка подполковник Х. Рождественский. Он интересовался обстоятельствами гибели самолета. Внимательно выслушав нас и мнение командира полка, Рождественский согласился, что командир экипажа Б-3 действовал в сложившейся ситуации неправильно. В свою очередь, Авдеев обещал усилить прикрытие разведчиков и выделять не менее шестерки истребителей.

Мы не слышали, что высказал Авдеев нашему новому командиру, но высокий капитан, пробыв в нашей эскадрилье всего несколько дней, исчез и больше не появлялся. Исполнять обязанности командира эскадрильи опять стал старший лейтенант И. Тарасов.

Тактика-дело серьезное

В тот же день, 13 марта, тяжелые потери понесли и наши штурмовики при нанесении удара по порту Феодосия, главным образом от истребителей противника. Утром воздушная разведка обнаружила пять торпедных катеров, две большие десантные баржи и два тральщика. Командир дивизии принял решение тремя ударными группами штурмовиков, по шесть Ил-2 в каждой, бомбами и пушечным огнем уничтожить катера. С целью обеспечения удара за две-три минуты двум группам (по шесть Ил-2) подавить зенитные батареи. Истребительное прикрытие состояло из группы расчистки воздуха (шестнадцать ЛаГГ-3) и

группы непосредственного прикрытия (двенадцать Як-9).

При полете к цели первая группа подавления средств ПВО на высоте 1000 метров уклонилась от заданного маршрута на 8-10 километров в сторону побережья, занятого противником. В результате внезапность удара не была обеспечена: система противовоздушной обороны противника была своевременно оповещена и в воздух подняты истребители. Они еще до цели перехватили и атаковали наши ударные группы штурмовиков. Фашистам удалось малыми группами сковать боем истребителей ЛаГГ-3 25-го авиаполка, а основные силы бросить на наши штурмовики. Малочисленные группы непосредственного прикрытия не могли противостоять атакам «мессеров».

Ударные группы штурмовиков действовали разрозненно, строя не выдержали, после удара собирались медленно и попадали под удары истребителей противника. Только две группы «илов», ведомые командиром эскадрильи 47-го авиаполка майором Куняхом и заместителем командира эскадрильи того же авиаполка лейтенантом Акаевым, выполнили задачу и нанесли удар по катерам. Эффективность удара была невысокой, а потери необычно тяжелыми. В этот вылет было сбито шесть Ил-2, кроме того, один самолет произвел вынужденную посадку вне аэродрома и двенадцать Ил-2 получили повреждения, Тяжелый урок преподнес нам враг, сумев сосредоточить значительные силы истребителей и добиться превосходства в воздушной схватке. Эти бои еще раз подтвердили, как опасно недооценивать возможности противника, к каким тяжелым последствиям приводит отсутствие четкого взаимодействия между тактическими группами, штурмовиками и истребителями.

Несмотря на то, что в воздушных боях 13 марта наши истребители и сбили 7 вражеских самолетов, мы понимали и чувствовали свою вину за понесенные потери. Необходимо было детально разобраться в причинах, которые привели к таким тяжелым последствиям, проанализировать действия каждой группы штурмовиков и истребителей.

Для разбора боевых вылетов в Анапу прибыл командующий авиацией Военно-Морского Флота генерал-полковник С. Ф. Жаворонков, которого хорошо знали морские летчики. Член партии с 1917 года, участник гражданской войны, С. Ф. Жаворонков был стойким и преданным командиром ленинской закалки. На какие бы посты ни направляла его партия, везде Семен Федорович проявлял себя страстным пропагандистом ленинских идей, прекрасным организатором.

В 1926 году ЦК ВКП(б) направляет его в авиацию. В 1938 году С. Ф. Жаворонков назначается командующим военно-воздушными

силами Тихоокеанского флота, а в 1939 году ему доверяется высокий пост командующего авиацией Военно-морского Флота. На этом посту особенно ярко проявился талант и способности Семена Федоровича как военного руководителя. Во время Великой Отечественной войны он часто бывал на действующих флотах, принимал участие в подготовке и руководстве многими операциями и боевыми действиями морских летчиков. По заданию Верховного Главнокомандующего и народного комиссара Военно-морского Флота генерал-лейтенант С. Ф. Жаворонков руководил подготовкой первых налетов авиации Балтийского флота на столицу фашистской Германии. Большое внимание уделял Семен Федорович вопросам подготовки летных кадров и оснащения морской авиации новой авиационной техникой и оружием. Были известны высокая требовательность и строгость командующего.

На разбор в штаб дивизии был приглашен руководящий состав штурмовых и истребительных полков, в том числе ведущие тактических групп. Встречаясь с некоторыми из них в послевоенные годы, я и узнал о содержании этого совещания. На разборе были командующий военно-воздушными силами Черноморского флота генерал-лейтенант В. В. Ермаченков, командир дивизии подполковник Д. И. Манжосов, командир 8-го гвардейского авиаполка подполковник Н. В. Челноков, помощник командира 47-го авиаполка капитан Н. Г. Степанян, командир 25-го авиаполка подполковник К. С. Алексеев, командир 6-го гвардейского авиаполка подполковник М. В. Авдеев и другие руководители авиации флота. С. Ф. Жаворонков задавал вопросы и уточнял отдельные моменты, поднимал командиров полков, требуя от них объяснений. В отдельных случаях он резко реагировал на ошибки и просчеты ведущих.

- Так воевать нельзя, - говорил командующий. - Нельзя забывать, что противник еще силен и на авось его не возьмешь. Разве можно пренебрегать вопросом обеспечения внезапности удара? У противника на горе Опук имеются специальные установки для обнаружения наших самолетов. Вы должны об этом знать и не идти к цели вдоль берега, на виду у врага. У нас есть возможности бить фашистов не растопыренными пальцами, а наносить мощные сосредоточенные удары. Сейчас не 1941 год. Командирам надо более четко организовывать взаимодействие тактических групп в ударе.

Командующий высказал серьезные претензии командирам истребительных полков М. Авдееву и К. Алексееву по поводу неудовлетворительных действий истребителей прикрытия.

- Они не справились с задачей прикрытия штурмовиков.

Ударные группы оказались скованными боем, а истребители непосредственного прикрытия ввиду малочисленности не смогли надежно отразить атаки «мессеров». Надо усилить истребительное прикрытие, - обратился Жаворонков к командующему военно-воздушными силами Черноморского флота генерал-лейтенанту В. В. Ермаченкову, - нельзя допускать неоправданных потерь штурмовиков. Следует основательно разобраться и с причинами недостаточно высокой эффективности бомбоштурмовых ударов по малоразмерным целям.

С. Ф. Жаворонков указал на существенные недостатки в обеспечении боевых действий дивизии:

- Необходимо для обеспечения внезапности шире применять демонстративные действия с привлечением самолетов других полков ВВС флота.

В заключение дал указание, чтобы руководящий состав полков и дивизии чаще лично участвовал в боевых вылетах и показывал пример своим летчикам.

Пребывание командующего авиацией ВМФ в дивизии, участие его в разборе способствовало принятию эффективных мер по совершенствованию подготовки, организации и обеспечению боевых действий. 17 марта был нанесен сосредоточенный бомбоштурмовой удар дивизии по порту Феодосия. В ударе приняли участие двадцать семь Ил-2 и шестьдесят истребителей ЛаГГ-3 и Як-9. К прикрытию штурмовиков кроме 6-го и 25-го полков привлекался 3-й авиаполк на самолетах ЛаГГ-3.

При подготовке к нанесению удара учитывались уроки 13 марта. Детально были разработаны вопросы организации взаимодействия при следовании по маршруту, в районе цели, вопросы обеспечения удара.

В целях изматывания и отвлечения истребителей противника была создана демонстративная группа из четырех самолетов Б-3 30-го авиаполка. Эта группа за 45 минут до вылета штурмовиков выполняла полет на удалении 40-45 километров вдоль побережья противника, создавая видимость большой группы самолетов. Демонстративный полет заставил противника поднять свои истребители, которые к моменту подхода ударных групп штурмовиков вынуждены были уходить на посадку из-за выработки топлива. В результате бомбоштурмового удара были вызваны пожары на четырех торпедных катерах и в порту. Противник на отражение удара успел поднять всего несколько пар Ме-109. Наши истребители обеспечили надежное прикрытие штурмовиков и сбили двух «мессеров». Мы потеряли один Ил-2 от зенитного огня.

Хорошая подготовка удара, четкая организация

взаимодействия между истребителями и штурмовиками позволяли успешно выполнять боевую задачу с минимальными потерями. Такие боевые вылеты вызывали у летчиков и всего личного состава чувство удовлетворения и уверенности, создавали хороший боевой настрой.

И в этом вылете мы выполняли задачу непосредственного прикрытия, опять вместе со штурмовиками шли на бреющем, прижимаясь к темным и холодным волнам Черного моря, шли через плотный зенитный огонь к цели. Этот вылет еще раз убедительно подтвердил необходимость и важность непрерывного поиска новых тактических приемов с учетом изменений, происходящих у противника в технике и тактике. Только при этом условии можно рассчитывать на успех в бою и победу.

В результате нанесения бомбоштурмовых ударов по портам Феодосия и Киик-Атлама в марте-апреле 1944 года было затруднено использование этих портов для перевозки войск и техники врага, были созданы благоприятные условия для наступления наших войск в Крыму.

О друзьях-товарищах

Мы жили на окраине города в маленьком домике у одиноких стариков и занимали одну комнату на

троих. Вместе со мной квартировали Борис Акулов и Николай Кучумов. Кроме трех железных кроватей, стола и трех стульев в комнате больше ничего не было. Не было и электричества. И мы пользовались для освещения испытанной на войне «катюшей» - коптилкой, изготовленной из гильзы 37-миллиметрового снаряда и заправленной бензином. Старик-хозяин изредка протапливал печку кизяком или другими горючими материалами, включая отработанное масло.

Развалины разрушенных зданий, неосвещенные улицы, труднопроходимая грязь, ненастная погода со снегом или дождем, с сильными ветрами не располагали к прогулкам по городу. После нескольких боевых вылетов, большой физической и моральной нагрузки, поужинав в столовой, мы обычно громились побыстрее добраться до нашей холодной холостяцкой квартиры.

По когда в одном из полуразрушенных домов устраивались танцы или показывали кино, наши летчики гурьбой отправлялись туда, преодолевая холод, темноту и грязь. Для молодежи и во время войны не было непреодолимых препятствий, всегда было желание и стремление повеселиться. Среди летчиков эскадрильи игнорировал танцы, пожалуй, только Борис Акулов. К ним он относился равнодушно, а в ответ на подначки товарищей обычно

отвечал шуткой:

- Нам не до танцев. Лишь бы плотно поесть да крепко поспать…

Николай Кучумов, летавший в составе разведывательного звена ведомым у старшего лейтенанта Белозерова, наоборот, не любил сидеть дома, когда другие шли к импровизированному клубу. Часто по вечерам, когда выпадало свободное время, Николай несильным, но приятным голосом напевал наши любимые песни: «Темная ночь», «Землянка», «Синий платочек», «Огонек».

Удивительные песни. Казалось бы, совсем простые, но как они были близки сердцу каждого из нас, как волновали. Я и сегодня, спустя сорок лет после войны, не могу без волнения слушать эти поистине народные песни. А тогда они, глубоко запав в душу каждого, помогали нам преодолевать военные тяготы и лишения, рождали уверенность в победе.

Наш маленький домик был центром притяжения для летчиков эскадрильи. Здесь собирались они почти каждый вечер, говорили, спорили. У нас были общие интересы, общие разговоры, общие любимые песни, нас связывала крепкая фронтовая дружба.

В один из зимних вечеров нашу «обитель» посетил парторг полка капитан Леонов. А для гостя, известное дело, и место в красном углу. По возрасту Леонов был старше нас, слыл человеком заботливым.

- Ну выкладывайте, что волнует, какие донимают проблемы? - спросил он, растирая полные и покрасневшие на ветру руки.

- На трудности не жалуемся, всем ныне тяжко, а вот проблемы, секретарь, есть и не только меня волнуют… Всех, я думаю, - начал Борис Акулов. - Нам все же непонятно, почему наши союзники волынят со вторым фронтом. Договор был, обещание они дали, чего же тянуть…

- Не открывают и шут с ними. Без них обойдемся, - не дожидаясь, что скажет секретарь, отрубил Кучумов.

- Это ты так рассуждаешь, а Черчилль и Рузвельт с тобой не согласны, - вмешался в разговор Котов. - Они так полагают: раз нанесли воздушные удары по Германии, это уже помощь, это уже второй фронт…

- Ничего себе фронт, а чьи солдаты воюют, кто кровь проливает? - вспылил Кучумов.

- Подожди, Николай, не горячись… Я тебя понимаю, - сказал Леонов. - Тут нельзя бросаться в крайности: помощь наших союзников есть, но не такая она, чтоб имела какое-то решающее значение. Теперь всем ясно, у нас и своих сил хватит.

Разговор о втором фронте, о наших полковых делах незаметно перешел на другие темы. Перед этим добродушным и всегда внимательным к летчикам человеком, каким был наш партийный секретарь, у нас секретов не было. Леонов был искренне удивлен, увидев на нашем столе первый том «Капитала» Карла Маркса.

- Вижу, вы время даром не тратите, - потянулся он к книге. - Читаете?

- Не только читаем, но и изучаем, - ответил Борис Акулов. - Деньги - товар - деньги.

Чувствовалось, что Леонов был несколько озадачен: Акулов считался в полку человеком достаточно легкомысленным.

Теперь- то можно признаться, что «Капитал» принадлежал хозяину квартиры и мы увидели его здесь впервые. Возможно, нынешней молодежи покажется это странным, но мы, попавшие на фронт прямо со школьной скамьи, проходили наши университеты не в аудиториях, а в боях за Родину.

В январе в полк прибыло несколько летчиков из 8-й учебной эскадрильи. Среди них был человек уникальный - рядовой матрос М. Рыжкин, назначенный в нашу, третью эскадрилью. Он появился у нас в землянке в черном ватнике, флотских брюках, больших яловых ботинках и мичманке. Вид у него был, прямо скажем, неказистый и далеко не военный. Светловолосый, застенчивый, он сразу всем пришелся по душе. Рыжкин не скрывал своей безмерной радости по поводу того, что ему посчастливилось попасть в прославленный гвардейский полк и в нашу эскадрилью. Мы на правах старших покровительствовали ему, не давали в обиду, помогали Мише постепенно войти в боевой состав. Поселился он вместе с И. Котовым и частенько вместе с ним вечерами бывал у нас. Летчик в звании рядового матроса - редкий случай даже на войне. В первые же дни с ним произошел курьезный случай. В городе его увидел комендант, Рыжкин показался ему подозрительным.

- Кто такой? Почему болтаетесь по городу? - спросил старший лейтенант.

- Матрос Рыжкин, летчик гвардейского полка, отпущен командиром подыскать квартиру, - ответил Рыж-кин.

Старший лейтенант, конечно, не поверил ему:

- Бросьте заливать, матрос. Какой из вас летчик? Вот потопаете строевой в комендатуре часиков пять, тогда вспомните, кто вы такой.

У Рыжкина, как назло, не оказалось никакой справки, удостоверяющей его личность, это обстоятельство еще больше вызвало недоверие коменданта. С большим трудом Рыжкин, уже

доставленный в комендатуру, добился, чтобы связались со штабом полка и получили подтверждение, что он действительно летчик. На следующий день его выпустили, но строевой ему пришлось позаниматься до пота под руководством сержанта…

Тяжело переживали мы гибель Иосифа Котова, которого в своем кругу звали Иоськой. В один из мартовских дней он не вернулся с боевого задания. При отходе от Феодосии нашим летчикам пришлось отражать настойчивые атаки «мессеров». В пылу боя никто не заметил, в какой момент был подбит самолет Котова и где он упал. Могилой летчика стало Черное море. Мы не могли примириться с мыслью, что он стал легкой добычей «мессеров». Котов был опытным летчиком, неоднократно встречался в воздухе с вражескими истребителями и знал их повадки. «Что же произошло?» - задавали мы себе вопрос. И невольно вспоминали его мрачное состояние в последнее время.

Иосиф Котов прибыл в нашу эскадрилью после длительного лечения в госпитале. В одном из воздушных боев он был подбит и, раненный в ногу, с трудом посадил машину. После этого он стал сильно прихрамывать. Среднего роста, с черными волосами и тонкими чертами лица, общительный и добрый, он быстро сходился с людьми. Иосиф был украинцем по национальности и в разговоре любил щегольнуть какой-либо поговоркой на родном языке. А их в памяти Котова хранилось великое множество.

- Як, хто чогось не хоче бачити, не поможе йому ни свичка, ни окуляри, - любил он повторять, когда приходилось долго убеждать некоторых не в меру распалившихся крикунов и спорщиков, особенно после воздушных боев. А если наш смех или веселье внезапно прерывало печальное известие, он, вздыхая, говорил:

- Смих и плач люди часто в одний торби носять.

Иосиф в числе немногих летчиков был женат, но в разговорах упоминал об этом редко. Однажды, когда мы возвращались на полуторке с аэродрома в город, увидели на обочине дороги высокую, стройную блондинку в серой офицерской шинели. Внезапно Иосиф забарабанил кулаком по кабине водителя и без каких-либо объяснений выскочил из кузова и бросился к женщине. Мы удивились, куда девалась его хромота. Тогда и поняли, что стройная блондинка - жена Котова. Позже мы узнали, что она в звании младшего лейтенанта административной службы состояла в органах прокуратуры флота.

В зимние месяцы она неоднократно появлялась в Анапе. В эти дни Котов был особенно радостным. Чувствовалось, что его с женой связывает настоящая любовь. Но как-то после очередной встречи с ней Иосиф приехал на аэродром темнее тучи. Был

угрюм и молчалив, на вопросы товарищей отвечал неохотно.

На следующий день Котов заболел и вынужден был лечь в лазарет. Ничего не поделаешь. И на войне люди болеют. Через две недели он возвратился с черной бородой и усами и по-прежнему угрюмым. На наших глазах совершенно изменился человек. Было видно, что он о чем-то сильно переживает. Только после его гибели мы узнали о причине перемен в его поведении: Котов узнал об измене жены. Это его сильно мучило. Иосиф пытался выяснить отношения, найти пути примирения. Но его попытки ни к чему не привели.

Мы, молодые, еще не успевшие в большинстве своем по-настоящему полюбить, не могли тогда понять, что на войне казалось бы огрубевшие сердца и души солдат на самом деле особенно легко ранимы, что во фронтовой обстановке тяжело переживается горечь измены. Конечно, в таком состоянии нельзя было посылать Котова на боевое задание, надо было дать ему возможность успокоиться, преодолеть моральное потрясение.

…Как- то в нашей землянке появился летчик младший лейтенант Павел Пчелинцев, с раскосыми глазами, подвижный и общительный. Его появление у нас было неожиданным, поскольку после окончания училища он проходил службу в 7-м авиаполку.

- Паша, какими судьбами ты в наших краях? - удивленно спросил Акулов.

- Направлен на исправление в 47-й полк летать задом наперед на «илах», - с напускной веселостью ответил Пчелинцев.

Начались расспросы, как и почему?… Мы были наслышаны об одной слабости Пчелинцева, его пристрастии к «зеленому змию», что, несомненно, отражалось на службе и полетах.

Командование полка после многочисленных предупреждений и наказаний вынуждено было принять самые строгие меры и отстранить его от полетов. На Черноморском флоте применялась такая крайняя мера к летчикам. За различные тяжелые провинности их направляли в качестве воздушных стрелков на штурмовики Ил-2. Пожалуй, не было более тяжкого и в то же время более эффективного наказания для летчика. В подобных случая «обычно определялось количество боевых вылетов, которые должен выполнить провинившийся в качестве стрелка, чтобы затем при положительной характеристике получить право возвратиться в свой полк на летную работу. Вот такое наказание было наложено на Пчелинцева.

- Паша, ты не беспокойся, мы тебя отведем на Феодосию, - под общий смех летчиков сказал Акулов. - А все-таки номер самолета, на котором будешь летать, ты нам скажи, - продолжал он уже в другом тоне. - При случае мы за тобой присмотрим

повнимательнее.

В общем эта неожиданная встреча превратилась в веселый, шумный разговор. Нашлись и советчики.

- Главное, Паша, не подставляй свой лоб «мессерам». Как увидишь их, закрывай глаза и пригибайся пониже в кабине.

Под общий хохот тут же кто-то дает другой совет:

- Плохи твои дела, Паша. В первом же вылете можешь выбросить за борт самолета все содержимое твоих карманов.

- Чего пристали к парню. Нет чтобы посочувствовать, - вмешался в разговор Тарасов.

После первой встречи Пчелинцев несколько раз заходил к нам. Он неоднократно высказывал просьбу помочь ему после выполнения штрафных полетов перейти в наш полк. Однако осуществить свою мечту Пчелинпеву не удалось. В одном из боевых вылетов на Киик-Атламу он погиб вместе со своим командиром от прямого попадания зенитного снаряда.

На фронте мы были свидетелями и участниками многих различных событий: значительных и мелких, трагических и комических. Одни на длительное время оставляли след в нашей памяти, другие мелькали и не вызывали глубоких переживаний.

Вечером в столовой мы обычно узнавали о всех полковых новостях. С радостью воспринимали сообщения об очередных победах в воздушных боях, с горечью и болью слушали известия о потерях, о гибели наших боевых товарищей.

В один из теплых мартовских вечеров нас буквально ошеломило известие о том, что с боевого задания не вернулся наш близкий друг Коля Кучумов. Все летчики тяжело переживали его гибель. Не хотелось верить, что мы больше никогда не увидим жизнерадостного, красивого и веселого Николая, никогда не услышим его голоса, его любимых песен.

Только на следующий день от командира разведывательного звена старшего лейтенанта Белозерова нам удалось узнать некоторые обстоятельства гибели Кучумова.

В тот день пара Белозеров - Кучумов вылетела на разведку вражеских аэродромов Керченского полуострова. Это было обычное боевое задание, особенно для Белозерова. Он много летал на разведку и всегда находил наиболее разумное решение при определении маршрута полета, направления выхода на объект разведки. Такая предусмотрительность позволяла Белозерову добывать ценные разведывательные данные о противнике и избегать встреч с истребителями врага. В мае 1944 года за мужество и отличное выполнение боевых заданий И. П. Белозеров был удостоен звания Героя Советского Союза.

В том памятном полете нашу пару перехватили «мессеры». В

одну из атак противника со стороны солнца самолет Кучумова был подбит и упал в воду. По наблюдению Белозерова, попытки спастись с парашютом или дотянуть до своего берега Кучумов не предпринимал. По-видимому, он был убит в воздухе.

За два последних месяца мы потеряли четырех летчиков, которые летали ведомыми. Совершенно случайно спастись удалось только одному - Денисову, и только потому, что его подбили над сушей. Могилой остальных стали холодные волны Черного моря. В коротких извещениях родным, в отчетах о боевой деятельности полка будет написано: «…не вернулся с боевого задания». И никто не сможет сказать, где они похоронены. Такова судьба морского летчика. В ходе боевых действий над морем безвозвратных потерь значительно больше, чем над сушей. Это неизбежно. За весь период Великой Отечественной войны каждые три из пяти погибших летчиков-черноморцев упали в море. Эти уроки и опыт следует помнить и делать необходимые практические выводы, прежде всего в вопросах морально-психологической подготовки морских летчиков и совершенствования системы спасения с воды.

Мы здраво понимало известную истину: «На войне без потерь не бывает». Но избегать неоправданных потерь мы были обязаны. Почему гибли ведомые летчики? Видимо, не умели мы еще вовремя упредить противника, не допустить внезапной атаки его истребителей, в любой обстановке первыми увидеть врага… Ведомым не хватало умения сохранять свое место в строю, не всегда достигалось взаимопонимание между ведущим и ведомым. Были случаи, когда ведущие допускали ошибки и мало заботились в бою о своих напарниках, плохо следили за ними и зачастую не видели, как их ведомые попадали под удар врага и погибали.

В нашем гвардейском полку среди молодых летчиков большим уважением и доверием пользовались ведущие капитаны Гриб и Кологривов, старшие лейтенанты Румянцев, Маслов, младший лейтенант Акулов. Мы неоднократно убеждались, что они никогда не оставляют своих ведомых в беде, никогда не забывают о них в бою. Проблема ведущего и ведомого, вопросы взаимодействия и взаимопонимания в боевом полете и в воздушном бою по-прежнему стояли на первом плане.

Ведомый-щит ведущего

В комнату летчиков быстро вошел старший лейтенант Тарасов и без каких-либо пояснений сказал:

- Акулов и Воронов, срочно в машину. Вызывает командир

полка на КП.

Мы с Акуловым вопросительно посмотрели друг на друга: такие вызовы, тем более рядовых летчиков, были ни частыми, грехов за нами вроде бы не водилось. Что же значит этот вызов?

- Ну, орлы, вам доверяется защищать честь полка в показательном воздушном бою с парой «лаггов» двадцать пятого полка над нашим аэродромом, - такими словами встретил нас Авдеев в своем кабинете. И, сделав небольшую паузу, продолжил:

- Имейте в виду, за боем будут наблюдать инспекторы Герои Советского Союза Львов и Курзенков. Я надеюсь на вас, как на лучших летчиков. Вылет через десять минут. Времени у вас мало. Быстро в машину и вылетайте.

Конечно, мы были горды, что выбор командира пал на нашу пару. Но одновременно вкрадывалось в душу и сомнение: сможем ли оправдать доверие? Конец сомнениям положил Борис. Садясь в полуторку, он сказал:

- В авиации, Володя, заднего хода нет. Главное - держись!

Я и без этих слов понимал, что такое главное. Мне надо вцепиться в ведущего и при любом маневре во что бы то ни стало сохранять свое место в строю. Наша главная задача - продемонстрировать высочайшую групповую слетанность пары. В Акулове, моем ведущем, я был уверен. Опытный воздушный боец, он умел сконцентрировать свои мысли, внимание, волю на качественном выполнении задания. Никаких отвлекающих мыслей. Все подчинено одному - предстоящему полету, внушал я себе в последние минуты перед вылетом.

Многократно я убеждался на собственном опыте в полетах и в бою, как важно для летчика уметь владеть собой, своими чувствами. Однако далеко не всем и не сразу удавалось управлять собой в боевой обстановке. В силу различных особенностей характера, воспитания, а также психического и физического состояния некоторые летчики не могли сосредоточить внимание на том или ином полете, задании, особенно если они связаны с риском для жизни. Вместо обдумывания деталей боя, возможных вариантов своих действий - как лучше вести осмотрительность, как надо маневрировать, чтобы лучше прицелиться по самолету противника, - у иных летчиков все мысли были заняты размышлениями: «А что будет, если меня подобьют? А вдруг откажет мотор над морем?»

Как важно для победы в бою уметь владеть собой! И в то же время как трудно научиться этому. Человек растет и крепнет физически вроде бы сам по себе. А способность управлять собой формируется многими обстоятельствами: укладом жизни, системой воспитания в семье, школе, армии, в учебных полетах, в

бою. И конечно же самовоспитанием.

В предстоящем показательном воздушном бою надо было не только побить «противника», зайти ему в хвост, но и показать искусство владения машиной, монолитную слетанность и взаимопонимание ведущего и ведомого, чтобы с земли пилотаж выглядел зрелищно и привлекательно. Тем более, что за нами будут наблюдать опытные воздушные асы.

У самолета меня встретил верный товарищ и друг механик Шаронов. Он уже знал о предстоящем полете и, как всегда, не унывал.

- Все будет в ажуре, командир, - сказал он, помогая надевать парашют.

- Если бы, Толя, ты сумел добавить нашему «яку» хотя бы полсотни лошадиных силенок, вот тогда все было бы в ажуре.

- Ничего, командир, на нашей машине мотор, как зверь, никогда не подведет.

- Ну спасибо за поддержку, - ответил я Шаронову. Взлетели парой с Акуловым в плотном строю, «крыло в крыло», без зазора по интервалу. Мы могли позволить себе такой взлет, так как чувствовали машину «всеми фибрами души», сливаясь с ней в единое целое. Не успели набрать заданной высоты, обнаружили пару «лаггов», которые мчались в направлении нашего аэродрома. Акулов продолжал набирать высоту, чтобы не дать «противнику» достичь превосходства. Высоту всегда можно перевести в скорость, и наоборот. Набрав две тысячи метров, мы со снижением ринулись навстречу «противнику». После лобовой атаки рванули машину вертикально вверх. Теперь важно оказаться выше «противника». Перевернув машину на спину в верхней точке, наблюдаем, как же поведут себя «лагги». Как и ожидали, они тоже полезли вверх. И все же нам удалось в самом начале боя получить преимущество в высоте на несколько сот метров и завладеть инициативой. Выполнив косую петлю, устремляемся вниз в атаку, доворачивая самолеты на пикировании. Акулов выжимает предельные возможности из своей машины и не спускает глаз с «противника».

Я позабыл, где земля и где небо: все мое внимание сосредоточено на ведущем. Скорость на пределе, запаса мощности нет. В подобных условиях очень важно предвосхитить маневр ведущего на доли секунды, упредить его, только тогда можно удержаться в строю и сохранить свое место. Вращаю машину, ориентируясь только по положению самолета Бориса. В этот день влажность воздуха была высокой и с крыльев наших самолетов непрерывно срывались белые струи, затухая лишь в верхней точке, при уменьшении скорости. Выполнив атаку

«противника» сверху, мы опять до предела лезем вверх. «Лагги» оказываются значительно ниже нас и во время очередной атаки пытаются уйти виражом. Нам переходить на горизонтальный маневр совершенно нецелесообразно, мы можем диктовать «противнику» свою волю, применяя вертикальный маневр. Именно так и поступает Акулов. Поединок продолжается. По-соколиному сверху, энергичным маневром на пределе возможного, со шлейфами струй на крыльях, мы проводили атаку за атакой. Пара «лаггов» растянулась. Мы поочередно «клюем» их сверху, с пикирования, и опять взмываем вверх. Видя невозможность уклониться от наших атак, «лагги» полупереворотом один за другим уходят вниз, к земле. Мы преследуем их, еще раз атакуем и взмываем вертикально вверх, иммельманом выводим самолеты в горизонтальный полет. После боя на максимальной скорости проносимся над аэродромом и крутим двойные восходящие бочки в разные стороны. Слышим по радио голос Авдеева:

- Молодцы, орлы! За отличные действия объявляю благодарность!

От сознания выполненного долга, от того, что мы с честью оправдали доверие командира и всего личного состава нашего гвардейского полка, сердце наполнилось радостью.

После посадки и заруливания попали в объятия летчиков и техников эскадрильи. Слышались слова одобрения, шутки, смех. Каждому хотелось поздравить нас с победой в этом показательном воздушном бою. Шаронов показал большой палец и сказал, улыбаясь:

- Ну что, командир, я же говорил, что наш «як» не подведет.

Подошел Румянцев:

- Вот так должны драться гвардейцы. Красиво вы разделались с «лаггами». Молодцы.

На следующий день в присутствии всех летчиков полка состоялся разбор. С коротким докладом выступил Герой Советского Союза капитан С. Курзенков. Мы с нескрываемым интересом и любопытством рассматривали красивого капитана с Золотой Звездой на груди. О его героических делах в Заполярье мы слышали много. Слышали и о его почти неправдоподобном падении с полураскрытым парашютом с высоты нескольких тысяч метров, когда он покинул подбитый «ястребок».

И вот он перед нами, герой-североморец.

- Пара истребителей, - говорил Курзенков, - наименьшая тактическая единица. Она ни при каких обстоятельствах не должна разрываться. Хорошо слетанная пара - залог победы в воздушном бою. Ведомый - щит ведущего. Все это блестяще было

продемонстрировано в показательном воздушном бою парой «яков» Акулов - Воронов. Хороший пример для всех истребителей.

Затем выступил капитан С. Львов. Он воевал на Балтике и в 1943 году за боевые подвиги был удостоен звания Героя Советского Союза. Каждое его слово было для нас дорого. Он говорил, что на основе воздушных боев в первые годы войны мы пришли к выводу о необходимости перехода в построении боевых порядков истребителей от звена трехсамолетного состава к паре. В дальнейшем опыт войны подтвердил правильность этой концепции.

- В показательном воздушном бою,-отметил Львов, - гвардейцы показали отличную слетанность и умение вести наступательный бой на вертикальном маневре. Действия пары «яков» заслуживают самой высокой оценки.

Сидя в зале, я наблюдал за нашим командиром полка. По его лицу нетрудно было заметить, что он доволен и итогами боя, и ходом разбора.

- Гвардейцы не подведут в бою, - сказал Авдеев в заключение. - Мы заверяем партию и правительство, что в боях за освобождение Крыма и Севастополя летчики умножат боевую славу нашего гвардейского Краснознаменного полка.

Подобные показательные бои с последующим тщательным анализом имели неоценимое значение, они активно способствовали обобщению и распространению опыта боев на флотах, помогали подготовке и воспитанию воздушных бойцов. Об этом лично заботился командующий авиацией ВМФ С. Ф. Жаворонков. Кроме выездов наиболее опытных летчиков в боевые полки, штабом морской авиации выпускались информационные бюллетени с описанием наиболее характерных бомбовых, штурмовых ударов, воздушных боев с соответствующими выводами и рекомендациями. Эти публикации имели также немаловажное значение в подготовке летного состава.

В связи с последними событиями «черного дня» - 13 марта, после показательного воздушного боя, выступлений Курзенкова и Львова в полку было немало разговоров о проблеме ведущего и ведомого. Мы хорошо понимали распределение функций в паре. Ведущий ищет противника и атакует его, ведомый охраняет ведущего от атак противника с задней полусферы. Если обстановка позволяет, ведомый вместе с ведущим атакует врага, увеличивая мощь огня истребителей. Во время войны и родилась крылатая фраза, которая четко определяет основное предназначение ведомого: «Ведомый - щит ведущего».

Ведомый любой ценой, даже ценой своей жизни, должен защитить ведущего, создать ему благоприятные условия для

уничтожения врага. Надежный ведомый - важное условие успеха в бою. Если ведущий уверен в своем напарнике, не беспокоится за свой хвост, то победа обеспечена. Прославленные асы Великой Отечественной войны постоянно заботились о своих ведомых, высоко ценили и понимали их важную роль в воздушном бою, а зачастую делили с ними успехи и победы.

Трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин в книге «Небо войны» с большой теплотой писал о своем напарнике: «Я чувствовал себя сильнее, когда знал, что Дьяченко летит рядом со мной. Надежный ведомый - это твоя опора, тебя уверенность, твоя окрыленность и твой успех».

В нашем гвардейском полку с большим уважением к ведомым, рядовым летчикам, относился командир полка Авдеев. Но летать с ним ведомым было очень сложно, так как Авдеев любил маневрировать в предвидении боя на максимальных скоростях и зачастую без учета возможностей ведомого.

Во время войны с целью тренировки летчиков-истребителей широко применялась и такая методика. Ведущий-командир ставил задачу своему напарнику удержаться у него в хвосте при любом маневре, при выполнении любых фигур сложного и высшего пилотажа с максимальной перегрузкой. Те, кто выдерживал подобное испытание, пользовались доверием и уважением, а те, кто не смог сохранить своего места и отрывался от ведущего, вызывали иронические улыбки и колкости.

Подготовить и воспитать летчика-истребителя, настоящего воздушного бойца, в том числе и ведомого, дело чрезвычайно сложное. Требуется вложить много сил и труда, проявить выдержку и внимание, умение подойти с учетом особенностей характера, уровня подготовки и способностей.

В нашем полку добрая слава ходила о слетанной паре первой эскадрильи Маслов - Гусаков. Оба небольшого роста, но крепкие ребята. Что касается их характеров, то они были совершенно разными. Борис Маслов - балагур и весельчак, Вася Гусаков - неразговорчивый и застенчивый парень. Они подружились и летали вместе еще в 62-м авиаполку. И у нас не хотели расставаться. Командир полка удовлетворил их обоюдное желание, назначив в одну эскадрилью. Летая вместе, они одержали немало побед в воздушных боях с фашистскими летчиками.

На войне очень важно сохранить пары истребителей для успеха в бою. Ведомый тогда успешно выполняет свои обязанности, когда он не только хорошо владеет самолетом, но и знает особенности пилотирования своего напарника, когда он может в какой-то степени предвидеть, как ведущий поведет себя

при маневрировании в бою.

У каждого летчика-истребителя свой почерк в полете.

Мне неоднократно в воздушном бою приходилось на какое-то время терять из виду своего ведущего, но я безошибочно находил его среди других самолетов по особой манере пилотирования Акулова. И конечно, успешные действия в бою и взаимопонимание в воздухе приходят с дружбой и пониманием на земле. Дружили Маслов и Гусаков. Многое накрепко связывало и нас с Акуловым. Мы всегда и везде были вместе. Жили в одной комнате, сидели в столовой за одним столом, вместе ходили в город, в кино. И так жили не только мы, но и многие летчики полка.

Не случайно в военную пору говорили: «Групповая слетанность начинается с земли». Если летчики всегда вместе - это верный признак того, что перед вами дружная и слетанная пара или звено. Если же каждый из них занят своим делом и его не интересуют дела и заботы других, если нет потребности быть рядом, то можно с уверенностью сказать, что эта пара или это звено слетаны слабо.

Газета «Черноморский летчик» не раз писала о боевой дружбе среди летного состава. Помню, как-то была опубликована заметка о нас с Акуловым, которая называлась «Крылатые друзья», а потом за моей подписью появилась корреспонденция, где шла речь о роли и действиях ведомого в различной обстановке воздушного боя.

Говорю об этом подробно потому, что понятие - слетанность пары имело важное значение. Если встречались недооценки, то за них приходилось платить потерями, порой жизнью. Так случилось 1 апреля в воздушном бою с «мессерами» при прикрытии катера в море. В тот день утром мы сопровождали штурмовиков на Феодосию. При отходе от цели я увидел подбитый Ил-2 в районе мыса Чауда. У него, видимо, был поврежден мотор, и летчик тянул сколько возможно над морем к своему берегу. Но надежды летчика явно не оправдались: мотор остановился и самолет, поднимая каскады брызг, плюхнулся в воду. Через несколько секунд самолет опустил нос и, задрав хвост, скрылся под волнами. Кто был в том самолете и жив ли он, я не знал. Даже если жив, то как его спасти за сотню километров от нашего побережья? А продержаться летчик долго не сможет: температура воды не более десяти градусов. У экипажа была возможность после посадки покинуть самолет, но час, полтора, больше организм не выдержит. После посадки немедленно доложили на К1I полка о месте и времени вынужденной посадки Ил-2 на воду. И уже минут через пятнадцать взмыла в воздух пара разведчиков.

В беде оказался помощник командира дивизии майор В. Жумбакис, который принимал участие в этом боевом вылете на Феодосию.

Для спасения экипажа направили сторожевой катер из Анапы, а нашей эскадрилье поставили задачу прикрыть его на переходе морем.

Исполняющий обязанности командира эскадрильи старший лейтенант Тарасов, посчитав задание простым и безопасным, а появление «мессеров» в районе нахождения катера маловероятным, решил назначить в состав группы прикрытия недавно прибывших летчиков с целью тренировки и втягивания их в боевую работу. Командиром группы в составе шести Як-9 был назначен командир звена старший лейтенант М. Селянкин, прибывший несколько дней тому назад. Ведомым у него был молодой летчик младший лейтенант Ширшов. Ведущим второй пары был определен младший лейтенант Л. Лобанов, он вылетал с прибывшим на стажировку из училища старшим лейтенантом Н. Леонтьевым. Третья пара - мы с Акуловым. Таким образом, три летчика из состава группы впервые вылетали на боевое задание и две пары из трех были совершенно не слетаны, они даже не успели потренироваться в группе. Справедливости ради надо сказать, не только Тарасов, но и мы с Акуловым считали это задание простым и вылетали с уверенностью, что встречи с противником не будет. Вся подготовка на земле свелась к определению состава пар и высот барражирования над катером. Старший лейтенант Селянкин барражировал на высоте 1500 метров. Ниже на 500 метров располагалась пара Лобанова, а с превышением относительно пары командира группы на 500 метров маневрировали мы с Акуловым.

Выше, на высоте 3000 метров, начиналась сплошная облачность - предвестник приближающегося атмосферного фронта. Погода явно ухудшалась. Усилился северовосточный ветер, море заштормило, на гребнях волн появились белые барашки. Мы смотрели вниз и с трудом различали среди беснующихся волн небольшой катер.

Первые двадцать минут патрулирования прошли спокойно, мы выписывали восьмерки над катером, наблюдая за воздухом. Но что это? Мое внимание привлекли неясные очертания пары самолетов под нижней кромкой облаков. Они то появлялись, то исчезали в облаках. Я насторожился. Внимательно присмотревшись, понял, что пара «мессеров», маскируясь облачностью, намеревается подкрасться к катеру.

- Тридцатый, слева под облаками пара «худых», - передал я немедленно ведущему. Акулов заметил противника и на

максимальных оборотах набрал высоту под самую кромку облаков.

Не доходя до катера, «мессеры» нырнули в облака. Вот и гадай: где и когда они вынырнут? В считанные секунды сложилась весьма сложная и опасная для нас обстановка. Что же противопоставить противнику? Как сковать маневр «мессеров»? Командир группы, услышав по радио о появлении истребителей, никакого решения не принял. Обе пары, Селянкина и Лобанова, продолжали маневрировать внизу под облаками.

На нашу долю выпала задача - связать боем «мессеров». Но и самим не попасть под их удар. Их надо было перехитрить. И завязался трудный и своеобразный воздушный бой. Он больше походил на игру «в кошки-мышки» - кто кого обманет.

Мы с Акуловым ныряем в облака, а через некоторое время выскакиваем, осматриваемся, находим «мессеров» и немедля атакуем их. Оказавшись в невыгодном положении и заметив нас, «мессеры» поспешно уходят вверх и скрываются в облаках. Что делать нам? Мы тоже скрываемся в облака, только в противоположную сторону…

При первой же атаке я обратил внимание на необычный камуфляж фашистских истребителей, фюзеляж был покрыт серо-желтыми пятнами, а кок винта окрашен в белый цвет. «Белолобые и пятнистые, как орловские рысаки, - подумал я. - Откуда такие?» Но раздумывать нет времени. Несколько раз мы расходились с «мессерами» в разные стороны. В облаках быстро меняли курс с тем, чтобы ввести противника в заблуждение и при выходе занять выгодную позицию для атаки, подловить его. Но к этому же стремились и опытные фашистские асы.

В этом бою нам неоднократно довелось сходиться в лобовую. По собственному опыту мы знали, что фашистские летчики обычно избегали подобных атак. На этот раз они не отворачивали. Лобовая атака, причем зачастую на виражах… У кого нервы крепче? Кто первый отвернет, тот погиб. Это хорошо понимаем мы и наш враг. Вот сошлись. Доворачиваю нос своего «яка» в лоб «мессера», ловлю его в прицел и жму на кнопки управления оружием. Вокруг белого кока «мессера» пламя огня. Противник тоже ведет огонь по мне. Не отворачивать! Сжимаюсь в комок. Все напряжено до предела. Кажется, столкновение неизбежно. Вот сейчас. Еще мгновение и… тень «мессера» проносится совсем рядом, в нескольких метрах от моего самолета. И сразу - мысль: «Где ведущий? Держаться во что бы то ни стало, не терять его из

виду и в облаках».

Жарко. По лицу и спине стекают струйки пота. Исход боя

решают мгновения. Малейшая оплошность подобна смерти. Связанные боем с парой «мессеров», мы не заметили появления еще одной пары противника. Выскочив из облаков, они атакуют наш одиночный «як». Что делать? Бросаемся на выручку, пытаемся огнем прервать смертельную атаку фашистов. Кричу по радио:

- «Як», уходи, сзади «мессер»!

Но мы опоздали. Проскакивая мимо атакованного нашего «яка», мы попали под обломки, которые разлетались после пушечных очередей вражеских истребителей. Откуда взялся этот «як»? Почему он остался один? Где его напарник? Кто оказался жертвой «мессеров»? Глянув вниз, в сторону падающего «яка», мне удалось уловить квадратный купол парашюта - летчик выпрыгнул. Возможно, с катера наблюдают за боем и сумеют подобрать его с воды.

Бой продолжался с нарастающим ожесточением. Я в недоумении: где же Селянкин и Лобанов? Почему они не пришли на помощь вовремя? Уже который раз Акулов пытается связаться с КП полка.

- «Волна»! «Волна»!-кричит он.-Веду бой с четверкой «мессеров». Я «Орел-30». Веду бой…

Командный пункт молчит, никакого ответа. Неужели не слышат нас? Мы потеряли счет времени, казалось, что бой длится бесконечно. Выскочив из облаков, я увидел, что к самолету моего ведущего устремился «мессер» и готов уже открыть огонь. Дистанция между нами около сотни метров, нельзя медлить. Быстро доворачиваю самолет, накладываю центр прицела на нос «мессера» и открываю огонь. В то же время кричу по радио диким голосом:

- Борис, сзади «мессер», «мессер»!

Вижу, мои снаряды бьют по цели, а через секунду из мотора вырвались черные клубы дыма и «мессер» резко пошел вниз. Акулов успевает рвануть машину в сторону, опередив врага на какую-то долю секунды. Ведущий спасен. Это главное. Опоздай я на какой-то миг, и Акулов был бы непременно сбит.

Фактически нам парой пришлось вести бой с четверкой «мессеров». Сборные и неслетанные пары Селянкина и Лобанова рассыпались и не смогли дать отпора фашистам. Бой продолжался. Но потеря одного пятнистого «мессера» снизила пыл противника. Их атаки стали более редкими и не такими настойчивыми, как ранее.

Обернувшись назад, я увидел какой-то самолет и резко рванул машину. Присмотревшись, опознал, что за мной увязался «як». Понял, кто-то из нашей четверки. «Правильно поступил.

Видно, не новичок», - подумалось мне. По номеру определил: к нам пристроился Лобанов. Опытный боевой летчик. Но почему один? Где же Леонтьев? Не он ли, оторвавшись от ведущего, попал под удар противника и был сбит?

Внизу больше наших самолетов не видно. Тройкой продолжаем вести бой. Горючее на исходе, пора уходить на посадку. Наконец-то слышим по радио о прибытии смены, шестерки «яков» второй эскадрильи во главе с командиром эскадрильи Кологривовым. «Почему так поздно? Где же вы были?» - невольно вырвалось у меня.

Бой уже закончился и «мессеры» ушли восвояси. Подошли бы наши пораньше минут на тридцать, исход схватки мог бы быть другим. Пикируем отвесно вниз, до воды, и тройкой идем на посадку на последних каплях бензина. Продолжительность боевого полета составила два часа четыре минуты, из них почти полтора часа непрерывного воздушного боя. Такого напряжения сил мне не приходилось испытывать.

Не вернулись с боевого задания Селянкин и Леонтьев. Напарник Селянкина произвел посадку намного раньше нас. Что же произошло? С появлением второй пары «мессеров» пришлось вступить в бой Селянкину и Лобанову. Но их пары рассыпались из-за плохой слетанности и слабой подготовки летчиков. Напарник Селянкина бросил своего ведущего и ушел на аэродром. Лобанов наблюдал, как «мессеры» подожгли самолет Селянкина и он, объятый пламенем, упал в море. Не повезло и Леонтьеву, он не сумел удержаться, оторвался от Лобанова и был сбит.

Непростым оказалось задание на прикрытие катера и непосильным для неопытных и необстрелянных летчиков. Ошибочным было и назначение командиром группы только что прибывшего командира звена Селянкина. Он не организовал взаимодействие между парами и боем, по сути, не руководил. Командованием эскадрильи был допущен просчет, в результате чего погибли два наших товарища.

Сторожевой катер, который мы прикрывали, из-за сильного шторма не смог пройти к месту приводнения майора Жумбакиса и ночью возвратился в порт Анапа, никого не подобрав. Селянкин и Леонтьев погибли в штормовом море, ибо выжить в таких условиях на воде практически невозможно.

Выстояла и одержала очередную победу в этом воздушном бою только наша пара, опять сказался боевой опыт, летное мастерство и отличная групповая слетанность. Сбитый нами «белоносый» фашистский ас был сотым самолетом врага на боевом счету третьей эскадрильи 6-го гвардейского авиаполка.

Наступление началось

8 апреля войска 4-го Украинского фронта перешли в наступление. Прорвав оборону противника, 11-го овладели важным опорным пунктом - станцией Джанкой и устремились на Симферополь. Под угрозой окружения всей группировки немецко-фашистских войск на Керченском полуострове командование противника было вынуждено принять решение об отводе своих сил.

Войска Отдельной Приморской армии, преследуя отступающего врага, 11 апреля освободили Керчь, 13-го - Феодосию и продвигались по двум направлениям: на Карасубазар и по приморской дороге на Ялту и Балаклаву.

В ходе крымской наступательной операции активно действовали корабли и авиация Черноморского флота. Они блокировали фашистские войска в Крыму с моря, нарушали морские перевозки врага, а также помогали сухопутным войскам на приморских направлениях. В первые дни наступления нашей 11-й Новороссийской штурмовой авиадивизии была поставлена задача помешать врагу использовать порты Феодосия и Судак для эвакуации войск.

Среди личного состава царил небывалый боевой подъем. Наконец-то началось наступление, и мы можем принять самое активное участие в боях за освобождение Крыма. Каждый из нас стремился совершить как можно больше боевых вылетов и нанести врагу максимальные потери.

В первый день наступления на Керченском полуострове 11 апреля мне с боевыми товарищами удалось выполнить четыре боевых вылета. Рано утром в паре с Акуловым мы сходили на воздушную разведку портов Феодосия и Киик-Атлама, а затем в течение дня трижды вылетали на сопровождение штурмовиков 8-го и 47-го полков, которые наносили бомбоштурмовые удары по плавсредствам в порту Феодосия. Они выполняли по нескольку заходов на цель до полного израсходования боезапаса. Истребители противника противодействия не оказывали, так как им пришлось срочно оставить передовые аэродромы Багерово и Владиславовка.

Основные усилия вражеской авиации были нацелены на войска 4-го Украинского фронта, наступающие с севера. Всего в трех вылетах 11 апреля приняло участие 92 Ил-2. В порту Феодосия было потоплено четыре быстроходные десантные баржи и пять катеров. Истребители непосредственного сопровождения принимали участие в штурмовке плавсредств. Теперь после

нанесения удара мы возвращались на свой аэродром по берегу Керченского полуострова, не опасаясь атак «мессеров». Повсюду были видны черные дымы пожаров, клубы пыли на дорогах и полях, поднимаемые колоннами автомашин, танков, артиллерии. Вся масса войск двигалась па запад по пятам отступающего врага. Все пришло в движение! Где-то и мой брат, Алексей, преследует отступающих фашистов, уничтожая их из своих реактивных установок. Невольно хотелось сказать: «Удачи тебе, братишка».

Наиболее эффективными были действия штурмовиков 13 апреля. Они нанесли тяжелые потери отступающим фашистам, пытающимся бежать морем из порта Судак.

Рано утром вылетев на разведку, мы обнаружили в порту несколько быстроходных барж под погрузкой. Немедленно туда были отправлены штурмовики нашей дивизии. «Илы» появились в тот момент, когда перегруженные немцами баржи вышли из порта в море. Штурмовики настигли их. Вместе со штурмовиками ринулись в атаку и мы. Метким огнем были потоплены все три баржи.

Нам было чему радоваться в тот день. В сводке Совинформбюро за 19 апреля было опубликовано заявление пленного командира взвода шестой роты тяжелых миномнетов второй румынской горнострелковой дивизии лейтенанта Мурешану. «Наша рота тринадцатого апреля прибыла в Судак. Там скопилось много немцев и румын, Немцы грузились на баржи. Как только три баржи, переполненные солдатами, отошли от берега, налетели русские штурмовики. На наших глазах все три баржи пошли ко дну».

«В боях за Феодосию, Судак, Ялту и другие приморские города Крыма, - отмечается в «Истории второй мировой войны», - активно участвовала авиация Черноморского флота. Нанося удары по скоплению плавучих средств в портах, уничтожая транспорты с фашистскими войсками в открытом море, она лишала их последней возможности для спасения».

В апреле, с началом наступления нашу пару стали часто привлекать к выполнению воздушной разведки портов побережья Крыма. Мы расценивали это задание как особое доверие и стремились выполнить каждый полет на разведку наилучшим образом. Привлекала новизна этой задачи и свобода в выборе маршрута, профиля полета п тактических приемов. Главное - быстро доставить достоверные разведывательные данные о противнике командованию полка и дивизии.

Вылетали на разведку портов, как правило, еще в сумерках, до восхода солнца. До цели шли морем, на бреющем, при подходе набирали высоту 2500-3000 метров и со стороны территории

противника на большой скорости выходили на объект разведки.

Обычно успевали сфотографировать и визуально разведать порт с ходу и только в исключительных случаях, с целью уточнения отдельных данных, выполняли повторный заход. Большей частью нам удавалось достичь внезапности и мы избегали попадания в плотный зенитный огонь и встреч с истребителями противника. В одном из вылетов поставленную задачу мне пришлось выполнять одному. Акулов из-за какой-то неисправности возвратился на аэродром. На обратном маршруте я обнаружил на горной дороге большую колонну немецких автомашин, которая двигалась на Ялту. Какая заманчивая цель для штурмовки! Разве можно упустить такой момент! Без колебаний принимаю решение: «Немедленно штурмовать!» Выбираю цель для первой атаки. Полотно дороги узкое, хорошо бы подбить головные машины и создать пробку. А там подоспеет наша пехота и довершит разгром вражеской колонны.

С ходу делаю горку, выбираю цель - крытую большую автомашину в голове колонны и атакую с пикирования пулеметно-пушечным огнем. Первая очередь легла рядом. Видно, не учел ветер. Уточняю наводку по разрывам и даю вторую очередь. Пули и снаряды попадают в цель. Проношусь над головами фашистов и вижу, колонна остановилась. Из автомобилей выскакивают немецкие солдаты и разбегаются по обочинам. Быстро выполняю маневр для повторной атаки. На этот раз прицелился более точно. Одна автомашина вспыхнула, а затем появились черные клубы дыма. Опять проношусь на бреющем вдоль дороги. Но что это? Вокруг меня закружились, как рой пчел, светлячки, следы трасс от автоматного огня. Мгновенно взгляд схватывает лежащих в кювете немецких солдат, ведущих огонь по самолету. «Вот как! Еще и пытаются сопротивляться! Сейчас я вас угощу очередной порцией…»

Выполняю третий заход. На пикировании успеваю дать несколько очередей вдоль кювета. Снаряды легли точно. «Ага! Забегали фрицы!» Вижу, как немцы пытаются уползти подальше от дороги. «Сейчас еще раз поддам огонька, чтобы надолго запомнили…» Снаряды у меня еще есть. Вывожу свой «як» у самой земли на высоте 20-30 метров. Проношусь бреющим над колонной. Опять вокруг меня закружились, забегали, обгоняя друг друга, светлячки автоматных очередей. И в этот момент слух ловит металлический звук: «Дзи-и-и-нь!» Все-таки попали, сволочи! Куда?…

Ничего не попишешь, приходится прекратить штурмовку. Впервые так близко, лицом к лицу, я встретился с врагом. С неистовой злостью поливал огнем фашисг-ских захватчиков,

мысленно приговаривая: «Помните, как вот так же в сорок первом вы на «мессершмиттах» расстреливали беззащитных женщин и детей, гонялись буквально за каждым человеком? Помните? Ну так получайте! Пощады не будет!»

Куда же все-таки попали пули? Только бы не в радиаторы. Беру курс к Керченскому проливу по суше, чтобы где-нибудь приткнуться в случае остановки мотора. Внимательно слежу за температурой воды и масла. Проходит несколько томительных минут. Стрелки приборов на месте, все нормально. Пересек и Керченский пролив. Теперь наверйяка дотяну и до своего аэродрома.

После посадки обошел вокруг самолета. В правом моторном капоте обнаружил небольшую цробоину от нули и несколько таких же пробоин в фюзеляже за кабиной. Слышу голос Гриля:

- Володя, ты, наверное, родился в сорочке. Опять тебе повезло. Посмотри, куда попала пуля.

Действительно, повезло. Одна из пуль попала в гайку болта крепления нижней части картера мотора, начисто срезала ее вместе с концом болта и срикошетировала вниз. Попади она на один сантиметр в сторону, пробила бы картер и пришлось бы садиться па вынужденную где-то на крымской земле.

О пробоинах узнал Румянцев и пришлось от него выслушать несколько «ласковых» слов. Но сказаны они были больше для порядка. Чувствовалось по тону, что в душе он одобряет мои действия.

- Ты почему самовольничаешь? Тебе поставлена задача вести разведку, а ты занимаешься штурмовкой.

- Так бегут же фашисты. Нельзя позволять им безнаказанно смываться, - оправдывался я.

- Подожди. Успеешь. Тебе еще не раз придется летать на штурмовку, - закончил разговор командир звена.

Штурмовать противника на земле или на море было самым интересным и захватывающим боевым заданием. Летчик выбирает цель. открывает, огонь и тут же сам видит результаты атаки. Эффективность, понятно, была выше у тех, кто лучше владел машиной и оружием.

В первые дни наступления нам несколько раз пришлось вылетать на разведку порта Ялта с полной заправкой топлива. Мы удачно выбирали маршрут полета над Крымскими горами и появлялись над целью неожиданно для противника.

Раннее утро. Лучи только что появившегося над горизонтом солнца скользят по причудливым очертаниям гор. Тихо, кажется, что пет никакой войны. Летим бреющим над ущельями, огибая вершины и сопки, хотя высотомер и показывает более тысячи

метров. Вот и плато Ай-Петри. Левым разворотом бросаем машины вниз и пикируем в направлении Ялтинского порта. Вглядываемся в его очертания, нельзя упустить малейшей детали. На выходе из пикирования оглядываюсь назад и вижу несколько черных разрывов зенитных снарядов. Поздно, проспали фрицы. Задание выполнено. Прижимаемся вплотную к воде и на бреющем идем вдоль берега. Солнце, спокойное лазурное море, живописные очертания берега и гор, приподнятое настроение. По такие, скажу откровенно, лирические минуты выпадали редко.

14 апреля нашей паре была поставлена необычная задача - обнаружить в море группу наших торпедных катеров, которые совершали переход из Геленджика в Скадовск. С катерами была потеряна связь, и командование флота беспокоилось за их судьбы. Особенностью этой задачи было то, что катера находились на значительном удалении от берега и был известен лишь предполагаемый район их местонахождения на маршруте. Решили сначала лететь курсом в центр района возможного нахождения катеров, а затем продолжать поиск «расходящейся коробочкой», расширяя осматриваемую акваторию.

На первых же минутах полета мы столкнулись с непредвиденным обстоятельством, усложняющим выполнение задачи: море до горизонта было закрыто плотной пеленой тумана. Что делать? Как поступить в такой обстановке? Попытаться «подлезть» под нижнюю кромку тумана? Слишком большой риск: морской туман обычно стелется до самой воды, без просвета. Этот вариант не подходит. Возвратиться назад и доложить, что пробиться не удалось? Нет. И этот вариант неприемлем. Надо использовать любую возможность, даже ничтожно малый шанс, чтобы найти катера. Каково им там, далеко в море, на малых суденышках.

Решаем идти по рассчитанному маршруту над верхней кромкой тумана. Прошли тридцать пять минут, внизу без просвета. Начинаем поиск. На одном из галсов совершенно случайно в небольшом разрыве тумана я увидел два катера в дрейфе, без хода. Тут же передал Акулову по радио:

- Тридцатый, внизу катера, - и сам энергично развернулся, чтобы не потерять их, промелькнувших в просвете тумана. Акулов последовал за мной. Плавно, с небольшим углом планирования идем вниз, к воде. Момент ответственный, ошибка недопустима.

У самой воды вывожу машину в горизонт, уцепившись взглядом за катера. Бреющим проносимся над ними и сразу же влетаем в плотную пелену тумана. Быстрее вверх, дальше от воды. Моряки нас увидели, замахали руками. Они, видно, не ожидали такой встречи. Выскакиваем наверх, пытаемся

определить место катеров. Связаться с ними по радио не удалось. Естественно, не удалось узнать, что с ними случилось и почему они застряли в тумане.

Берем курс к Кавказскому побережью, чтобы обратной прокладкой маршрута определить место катеров. Летим над белым «морем» - ровным слоем тумана, простирающимся кругом до горизонта. Вскоре впереди появились подернутые дымкой очертания гор и берега. Через тридцать пять минут полета выходим на береговую черту в районе Новороссийска, запоминаем время и летим на Анапу.

Аэродром почти полностью затянут туманом с моря и только северо-восточный угол остается открытым. С ходу идем на посадку. Медленно, по памяти, подруливаем к своей стоянке и выключаем моторы. Подбежавшие техники удивлены.

- Как же вы умудрились сесть в таком тумане? - спрашивает Юдин.

- А нам все нипочем, - шутит Борис. - Уметь надо. На КП полка по карте мы доложили место обнаружения торпедных катеров. И тут же пошли доклады в штаб ВВС флота.

- Молодцы, орлы! - не сдержался командир полка и обратился к начальнику штаба.Пекинскому:

- Видишь, как здорово они воюют. «Мессеров» сбивают, па разведку летают. Надо представить их к очередным наградам.

Наступление успешно развивалось. 16 апреля войска Отдельной Приморской армии вступили в Ялту, 17-го овладели Балаклавой и вместе с войсками 4-го Украинского фронта вышли к оборонительным рубежам противника на подступах к Севастополю.

Немецко- фашистское командование рассчитывало на длительное время остановить па этих рубежах наши войска. Но события развивались не так, как планировали фашисты. Положение противника в Севастополе было безнадежным. Черноморский флот и советская авиация активными действиями почти полностью лишили врага и помощи, и возможности эвакуации.

Войска фронта, авиация 8-й и 4-й воздушных армий наносили сокрушительные удары по врагу у стен Севастополя. Военно-воздушные силы, подводные лодки и торпедные катера Черноморского флота блокировали Севастополь с моря, уничтожали корабли и суда противника с войсками и боеприпасами.

16 апреля мы выполнили с аэродрома Анапа последний боевой вылет на разведку портов Крыма. Линия фронта оказалась за пределами радиуса действий штурмовиков Ил-2. Надо было

перелетать на другой аэродром, ближе к Севастополю. На следующий день стало известно, что перебазируемся на аэродром Саки, который был освобожден несколько дней тому назад.

Перед тем как лететь на новое место, в эскадрилью прибыл новый командир Герой Советского Союза капитан М. Гриб. Все летчики и техники с радостью отнеслись к этой новости. Гриб был опытным воздушным бойцом, прошел большую и суровую школу войны, принимал активное участие в героической обороне Севастополя и в числе первых летчиков полка был удостоен высокого звания Героя. В ту пору ему было 25 лет.

Нам не раз приходилось летать с ним на боевые задания, и мы хорошо знали о его смелости не по рассказам, а по своим наблюдениям. В свою очередь, и он неплохо знал о способностях каждого из наших летчиков. При первой же встрече новый командир завел разговор о тактике истребителей. Она, по его мнению, устарела, надо что-то менять, искать новое. А завершилась беседа совершенно неожиданно. Гриб посмотрел на меня и сказал твердо, как о заранее решенном:

- Хватит Воронову летать ведомым. Ему пора расти. - И тут же добавил:

- Но пока полетаешь со мной.

Конечно, летать с командиром эскадрильи, да еще с Героем - большая честь. Я был убежден, что у него многому можно научиться. И в то же время жалел, что разбивается наша с Акуловым слетанная и спаянная боевая пара. За четыре трудных зимних месяца мы совершили с Борисом пятьдесят боевых вылетов на различные задания: сопровождение штурмовиков, прикрытие десанта, кораблей, летали на разведку и штурмовку. В воздушных боях мне удалось сбить три вражеских самолета. Я мог гордиться тем, что мой ведущий одержал пять побед и ни разу не попал под удар «мессеров». Нашу пару называли лучшей в полку, а номера наших самолетов хорошо знали в дивизии.

Среди летчиков и технического состава полка было Немало севастопольцев - участников героической обороны города в 1941-1942 годах. Мы, молодые гвардейцы, с большим уважением относились к ним, к их боевым подвигам.

В дни наступления всюду - на стоянке, в столовой, вечером на квартире - непременно шла речь о Севастополе. Вспоминали о победах в воздухе, о аэродроме па мысе Херсонес, где приходилось в условиях непрерывной бомбежки и артобстрела готовить и ремонтировать самолеты, вспоминали о друзьях и товарищах, которые отдали жизнь и похоронены на севастопольской земле. Севастополь стал символом мужества и героизма для всего советского народа. 250 дней и ночей шла

борьба за город-герой. Фашистские захватчики столкнулись у его стен с непреодолимой силой морального духа и стойкости пехотинцев, моряков, летчиков, самих севастопольцев. Под непрерывным обстрелом они отражали натиск противника, не зная страха, презирая смерть.

На партийных и комсомольских собраниях, в беседах звучали имена героев-севастопольцев. Их подвиги были для нас примером и вызывали гордость, восхищение. Мы жили одной мечтой - отомстить врагу за многострадальный город. Повсюду появились лозунги и листовки: «Мы скоро придем к тебе, родной Севастополь!», «Усилим натиск на врага, освободим родной Севастополь!».

Имя легендарного города не сходило с уст летчиков, техников, авиационных специалистов.

Возмездие

Для пополнения нашего полка прибыл железнодорожный эшелон с новыми самолетами. Бригады технического состава стремились ввести в строй до перелета на новый аэродром как можно больше Як-9-. Техники и механики старательно рисовали во весь фюзеляж белой краской номера самолетов, потерянных в боях. На носу «яков», на боковых моторных капотах с помощью трафаретов наносили гвардейский знак и орден Красного Знамени, что определяло принадлежность к гвардии Черноморского флота и Краснознаменному полку. Пришло радостное известие о награждении большой группы летного и технического состава полка. Многие были удостоены особенно дорогой награды для летчиков - ордена Красного Знамени. И. Тарасов, С. Петров, Б. Маслов, Б. Акулов были награждены вторым орденом Красного Знамени. Вместе с группой молодых летчиков получил и я эту высокую награду. Не был забыт и подвиг С. Денисова. Он был награжден орденом Отечественной войны II степени. С гордостью получали ордена и медали за самоотверженный труд техники, механики и авиационные специалисты. Высокие награды звали нас на новые подвиги.

18 апреля наш полк по эскадрильям вместе с 47-м штурмовым полком перелетал на крымский аэродром Саки. Во главе нашей эскадрильи шел новый командир капитан М. Гриб, я летел с ним в паре. Со мной в задней кабине, за бронеспинкой, сидел неизменный и верный друг - механик Толя Шаронов.

Не успели мы еще толком осмотреться и ознакомиться с новым аэродромом, как последовал приказ на боевой вылет - сопровождать штурмовики на линию фронта под Севастополь.

Техники и механики забегали по аэродрому в поисках бензина и сжатого воздуха. Оказалось, что тыловые подразделения еще не появились в Саках и заправлять самолеты нечем. Как же выполнять боевую задачу?

Летчики на «илах» уже занимали места в кабинах. Из нашей восьмерки «яков» только на четырех сохранилось давление воздуха в бортовых воздушных баллонах не ниже тридцати атмосфер, что обеспечивало запуск мотора и уборку шасси после взлета. А как быть с бензином? Решили слить топливо с тех самолетов, которые не могут вылететь, и дозаправить наши. В ход пошли банки, ведра. Механики успели дозалить в баки по сотне литров бензина. Прикинули время полета, фронт рядом, всего 25-30 километров, должно хватить.

Быстро прыгаем в кабины «яков», летчики «илов» запустили моторы и начинают выруливать для взлета. Сорвешь запуск мотора или же стравишь воздух-останешься па земле. Мотор на «тридцать первом» никогда не подводил. И на этот раз он заработал «с полуоборота». На одном «яке» мотор закапризничал и нам пришлось вылетать тройкой.

Пристроились к «илам» и на бреющем вдоль береговой черты взяли курс на Севастополь. Перед вылетом нам не успели сообщить последние данные о линии фронта, теперь вся надежда на подопечных - штурмовиков. Пролетев Качинскую долину, «илы» «подпрыгнули» на несколько сот метров и с ходу атаковали позиции немцев в районе Мекензиевых гор пулеметно-пушечным огнем. С земли ударили «эрликоны», огненные трассы потянулись к штурмовикам.

Я не мог в деталях рассмотреть, что делалось на земле, приходилось следить за воздухом: единственный аэродром противника - Херсонесский маяк совсем рядом. «Мессеры» на этот раз не появились.

«Илы» правым разворотом вышли из атаки, прижались к земле и плотным строем направились на свой аэродром. Гриб пилотировал спокойно, без лишних резких маневров, чувствовалась рука опытного воздушного бойца.

- Ну как, Володя, не видел «мессеров»? - обратился ко мне после посадки Гриб. - Жаль, что они не появились. А теперь бы нам перекусить не мешало, - продолжал командир, направляясь к землянке, где предполагалось оборудовать КП эскадрильи.

Оказалось, что наши техники и здесь проявили инициативу. Гриль обнаружил вблизи аэродрома армейское подразделение и уговорил одного старшину направить к нам на стоянку походную кухню. Пехотинцы накормили нас пшенной кашей с мясными консервами. Каша с дымком из походной кухни показалась сказочно вкусной и мы с величайшим удовольствием съели по полному котелку.

- Вот так каша! - с восхищением говорили летчики и техники. - Всю жизнь ели бы такую, спасибо пехоте.

Техники принимали все меры, чтобы дозаправить самолеты, а мы решили осмотреть аэродром. До войны он был одним из лучших в Крыму, с бетонной взлетно-посадочной полосой. В период оккупации фашисты интенсивно использовали его для базирования бомбардировочной авиации. Но при отступлении они успели взорвать бетонную полосу в центре, поэтому нам приходилось летать с грунта.

На рулежных дорожках вокруг летного поля были расставлены и подготовлены к подрыву огромные полуторатонные авиационные бомбы, однако взорвать их не хватило времени. Правда, все жилые помещения были разрушены и сожжены. Повсюду разбросаны малозаметные мины, немало было и «сюрпризов», раскрашенных яркими цветами мин-игрушек, которые взрывались в руках любопытных. Мы были своевременно предупреждены нашими товарищами-севастопольцами, которые досконально изучили эти мины и могли их обезвреживать. Летчики и техники собирали мины десятками, а затем расстреливали их из-за укрытий.

Ветер разносил по всему летному полю немецкие листовки на русском языке, но я не видел, чтобы кто-то читал бредовую пропаганду фашистов.

В первые дни на аэродроме Саки на ночлег нам пришлось размещаться в полуразрушенном здании без крыши, вблизи наших самолетов. Ночи были холодные, и мы надевали на себя всю «арматурную карточку», поглубже зарываясь в солому.

Подводные лодки, катера Черноморского флота, авиация фактически парализовали морские перевозки противника. Он почти полностью был лишен помощи извне, а когда положение стало безнадежным, не смог осуществить эвакуацию своих войск.

Для уничтожения вражеских кораблей и судов были привлечены значительные силы: более четырехсот самолетов, две бригады торпедных катеров, подводные лодки. Действия велись непрерывно, днем и ночью, с максимальным напряжением; они приняли практически форму операции флота на морских сообщениях противника.

19 апреля на аэродром Саки перелетел 8-й гвардейский штурмовой авиаполк, и 11-я Новороссийская штурмовая авиадивизия полным составом включилась в боевые действия. Штурмовики Ил-2 уничтожали корабли и суда противника в бухтах, на внешнем рейде Севастополя и на переходе морем на удалении 150-180 километров от аэродромов базирования. Бомбардировщики и торпедоносцы Пе-2, Б-3, Ил-4 наносили удары по конвоям за пределами досягаемости штурмовиков, на полный радиус действий.

Транспортные суда противника для разгрузки и погрузки в Севастополе стремились в максимальной степени использовать темное время суток, чтобы снизить потери от налетов нашей авиации. С целью прикрытия судов, находящихся в бухтах Севастополя, враг использовал несколько десятков Ме-109 с аэродрома Херсонес

и мощную группировку зенитной артиллерии. Такой высокой плотности зенитного огня нам не приходилось видеть даже в районе Керчи и Феодосии. В первых же вылетах на сопровождение штурмовиков мы убедились в этом.

В одном из боевых вылетов «илы» наносили бомбо-штурмовой удар по плавсредствам в бухте Камышовой. Мы, парой с Грибом, были в группе непосредственного прикрытия. При подходе к цели с юга перед нами выросла стена из белых и черных разрывов зенитных снарядов. «Илы» перешли в пикирование и ринулись в атаку, мы последовали за ними, чтобы надежно прикрыть их на выходе из атаки. Трудно было поверить, что сплошную стену огня можно проскочить и остаться невредимым. В сплошных разрывах порой не видно было даже самолета ведущего.

Гриб сразу же начал выполнять противозенитный маневр, резко бросая машину в стороны с одновременным изменением высоты. Мы хорошо знали, что в зенитном огне чаще поражают замыкающих и отставших, поэтому старались держаться ближе к строю фронта. Так я и поступал в подобной ситуации, одновременно выполняя противозенитный маневр по направлению и высоте, стремясь направить свою машину в сторону только что появившегося облачка разрыва зенитного снаряда, уже безопасного для самолета.

Мы твердо усвоили правило по аналогии действий пехоты, при артиллерийском обстреле: «Быстрее прыгай в воронку разорвавшегося снаряда». По теории вероятности очередной снаряд не может попасть в то же место, даже если выстрел и будет произведен с прежними прицельными данными. Это закон.

Так мы и носились «в море» зенитного огня! Несколько минут полета казались бесконечными, и хотелось побыстрее выбраться из такого ада. Это была своеобразная проверка боевых качеств летчиков. Мы строго следовали нашему правилу: вместе с «илами» в атаку! В этом случае повышалась надежность прикрытия штурмовиков на всех этапах атаки, в том числе и на выходе, от внезапных действий истребителей противника. Важное значение имела и моральная сторона: повышалась ответственность истребителей за прикрытие штурмовиков, крепла дружба и взаимное доверие. Штурмовики чувствовали себя

увереннее, когда видели рядом истребителей.

Подтвердились данные разведчиков о том, что немцы при отступлении стянули к Севастополю зенитную артиллерию со всего Крыма и способны создать завесу огня многослойной плотности. На перехват штурмовиков немцы поднимали несколько нар «мессеров», но их попытки пробиться к «илам» своевременно пресекались истребителями прикрытия. Штурмовики несли потери в основном от сильного зенитного огня.

Уроки первых боевых вылетов заставили командование дивизии и полков серьезно задуматься и внести коррективы в тактику нанесения бомбоштурмовых ударов и, в первую очередь, в части выбора направления захода на цель и выделения дополнительных сил для более надежного подавления огня зениток.

При совместных встречах летчиков-штурмовиков и истребителей уделялось большое внимание организации взаимодействия между тактическими группами и эффективному подавлению зенитных батарей. В Саках нам часто удавалось видеть и слушать прославленных командиров штурмовых полков нашей дивизии Героев Советского Союза П. Челнокова и П. Степаняна.

Командир 47-го штурмового авиаполка капитан Н. Степанян был небольшого роста, энергичный и очень подвижный. Свой рассказ или указания он всегда дополнял выразительной жестикуляцией рук. Часто и заразительно смеялся. Кроме орденов и Золотой Звезды Героя па кителе он постоянно носил значок летчика-миллионера Гражданского воздушного флота. Ему в ту пору было тридцать лет. Степапян пользовался высоким авторитетом среди летчиков, в первую очередь за храбрость и отвагу в бою. Он часто водил штурмовики на боевые задания и неизменно добивался победы. За время Крымской операции полк под командованием Н. Степаняна потопил 8 транспортов и 12 быстроходных десантных барж. После освобождения Севастополя 47-й штурмовой Феодосийский авиаполк был передан в состав Балтийского флота.

В боевых действиях на Балтике летчики полка под руководством и при личном участии Н. Степаняна наносили сокрушительные удары по врагу. 14 декабря 1944 года Н. Степанян погиб в неравном бою с фашистскими истребителями при нанесении удара но кораблям в порту Либава. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 года гвардии подполковник Н. Г. Степанян за проявленные в боях отвагу, героизм и мужество был посмертно награжден второй

медалью «Золотая Звезда».

Высоким авторитетом и популярностью среди летчиков пользовался командир 8-го гвардейского штурмового авиаполка подполковник Н. Челноков. Он настойчиво и умело воспитывал мужественных воздушных бойцов, лично принимал участие в боевых вылетах. Летчики-гвардейцы в боях за Крым и Севастополь уничтожили десятки плавединиц противника, нанесли огромный урон врагу, проявляя мужество и героизм.

После освобождения Севастополя полк сражался на Балтике. 19 августа 1944 года за отвагу, героизм и мужество гвардии подполковник Н. Челноков был награжден второй медалью «Золотая Звезда». В дни боев за Севастополь по всему флоту гремела боевая слава снайперов бомбоштурмовых ударов отважных летчиков-штурмовиков Н. Николаева, Н. Пысина, Ю. Акаева, Г. Кузнецова, А. Гургенидзе, К. Благодарова, Е. Удальцова, Г. Попова, М. Казакова, удостоенных впоследствии звания Героя Советского Союза.

Бесстрашным воздушным бойцом называли Николая Николаева. Мастером неотразимых бомбовых ударов слыл Николай Пысин. Он лично потопил несколько транспортов противника.

В один из майских дней, сопровождая шестерку «илов», которую вел Пысин, мы были свидетелями снайперского удара штурмовиков по крупному транспорту противника на внешнем рейде Севастополя. Впервые мне довелось увидеть, как после прямого попадания нескольких бомб на транспорте произошел сильнейший взрыв, и он буквально раскололся пополам. Нос и корма судна тут же задрались вверх и через несколько минут исчезли в волнах. На поверхности осталось лишь огромное черное облако, которое росло на глазах и достигло высоты нескольких сот метров.

Но нашим предположениям, фашистский транспорт был загружен боеприпасами, но ночью его не успели разгрузить, а утром было поздно - штурмовики «прихватили» транспорт в пути и отправили на дно Черного моря.

Редкое и потрясающее зрелище!

Мы восхищались храбростью и мастерством гвардейцев-штурмовиков. С целью повышения эффективности ударов по врагу и снижения потерь своих самолетов стали широко применяться так называемые комбинированные удары с привлечением бомбардировочной, штурмовой и минно-торпедной авиации. Так, например, 22 апреля в ударе по конвою противника в море приняли участие 18 бомбардировщиков, 47 штурмовиков и 3 торпедоносца под прикрытием 26 истребителей 6-го

гвардейского авиаполка. В результате налета был потоплен вражеский транспорт водоизмещением около 30000 тонн, кроме того повреждены еще один транспорт и эсминец.

В дни напряженных боевых действий авиации Черноморского флота но уничтожению конвоев противника в море широкое применение получил топ-мачтовый способ бомбометания с самолетов Б-3 и Ил-2. Их удары были неотразимы и отличались высокой эффективностью. Кто же они, топмачтовики? Об этом и хочется рассказать более подробно в следующей главе.

Топмачтовики в атаке

В марте на коммуникациях противника начала активно действовать скадовская группа. Воздушной разведкой на переходе морем из Одессы в Севастополь 19 марта был обнаружен конвой в составе 24 плавединиц. В течение светлого времени по нему было нанесено три последовательных комбинированных бомбоштурмовых удара, в которых приняли участие пикирующие бомбардировщики Пе-2 40-го бомбардировочного авиаполка, штурмовики Ил-2 23-го штурмового авиаполка, торпедоносцы Б-3 13-го гвардейского авиаполка. Ударные группы бомбардировщиков, штурмовиков и торпедоносцев прикрывались истребителями 11-го гвардейского истребительного авиаполка. Всего в трех ударах участвовал 121 самолет.

За несколько минут до удара в район конвоя приходила группа истребителей в составе шести - восьми самолетов Р-39 и сковывала боем истребители противника. Первыми атаковали конвой группы подавления зенитной артиллерии - штурмовики Ил-2, затем с пикирования наносили бомбовый удар самолеты Пе-2 и, наконец, в дело вступали торпедоносцы, нанося удар по основным целям - транспортам. В результате трех бомбоштурмовых ударов был потоплен транспорт водоизмещением 2000 тонн и повреждены две быстроходные десантные баржи. Сравнительно невысокие результаты ударов объяснялись растянутостью по времени воздействия но противнику и отсутствием четкого взаимодействия между тактическими группами.

В связи с переносом основных усилий авиации Черноморского флота на уничтожение плавсредств противника встал особенно остро вопрос о повышении эффективности применения оружия. Самолетов-торпедоносцев типа Ил-4 не хватало, да и использование авиационных торпед было делом довольно сложным. Поэтому и возникла необходимость широкого применения бомбардировочной и штурмовой авиации.

Для штурмовиков Ил-2 и пикирующих бомбардировщиков Пе-2 основным способом применения оружия было бомбометание с пикирования. Однако и этот самый распространенный способ не всегда обеспечивал надежное поражение надводных целей, так как корабли противника имели возможность маневром (циркуляцией) уклониться от авиабомб.

В начале 1944 года командованием ВВС Черноморского флота были приняты экстренные меры но подготовке летного состава и разработке тактики топ-мачтового бомбометания. Особенно широко топмачтовое бомбометание применялось с штурмовиков Ил-2 и бомбардировщиков Б-3, в отдельных случаях с истребителей.

В один из теплых мартовских дней с высокой кручи анапского берега мы наблюдали, как летчики-штурмовики тренировались в выполнении тон-мачтового бомбометания по цели на воде.

Одиночно, на бреющем полете, с небольшим интервалом, друг за другом заходили штурмовики в атаку и сбрасывали бомбы.

Сущность топ-мачтового бомбометания заключалась в том, что бомбы сбрасывались с предельно малой высоты - 15-35 метров, то есть с высоты верхушки мачты корабля-цели, отсюда и название способа - «топ-мачтовый». При ударе плашмя о воду бомбы рикошетировали и летели 200-300 метров вперед над водой по направлению полета самолета. Встретив па своем пути борт корабля, бомба пробивала обшивку корпуса и взрывалась внутри, нанося, как правило, серьезные повреждения. Во избежание поражения своих самолетов бомбы снаряжались взрывателями с замедлением. Наибольшая сложность для летчика состояла в выдерживании высоты полета и определении момента сброса бомб. Сбросишь раньше, бомба не долетит до цели, поднимешься выше, она утонет там, где упала.

Приспособлений и прицелов для определения момента сброса бомб не было, и летчик вынужден был делать это «па глазок». Поэтому командование организовало для тренировки летчиков полигон на воде.

Топ- мачтовый способ бомбометания привлекал, прежде всего, сравнительной простотой и высокой эффективностью. Летчик должен был уложить бомбы в площадь прямоугольника длиной 200-300 метров и шириной, равной длине корабля (или его проекции), и попадание в борт корабля гарантировалось.

Эффективность поражения при топ-мачтовом бомбометании повышалась в несколько раз по сравнению с другими способами. Опыт первых же полетов подтвердил этот вывод. В среднем из трех сброшенных бомб две попадали в цель. Вместе с тем при топ-

мачтовом бомбометании повышалась опасность поражения самолетов-бомбардировщиков зенитным огнем противника с кораблей, так как после сброса бомб они были вынуждены проходить над целью на очень малой высоте.

Для снижения потерь от зенитного огня противника выделялись специальные группы подавления и отвлечения до и после атаки топмачтовиков. Штурмовики применяли различные тактические приемы. В ударе, как правило, принимали участие три пары Ил-2. Шестерка штурмовиков подходила к цели на высоте 1000-1200 метров в вытянутом пеленге пар на дистанции двести метров. Взаимодействие между парами было организовано следующим образом: первая пара с высоты 800-900 метров атакой с пикирования подавляла зенитные средства кораблей охранения; вторая пара снижалась до высоты двадцать - тридцать метров и производила бомбометание топ-мачтовым способом; третья пара с пикирования пулеметно-пушечным огнем обеспечивала выход из атаки топмачтовиков, нанося удар по зенитным средствам кораблей и транспортов. Действия пар штурмовиков должны были четко согласовываться по времени и месту.

Важное значение имела морально-психологическая подготовка летчиков-топмачтовиков. Высокое сознание и чувство долга перед Родиной позволяли летчикам смело преодолевать завесу зенитного огня, метко поражать и топить вражеские корабли и суда.

Надо сказать, что топ-мачтовое бомбометание было неожиданным для противника. Фашисты не смогли организовать падежного прикрытия транспортов, обеспечить их защиту от уничтожения. Комбинированные, одновременные удары топмачтовиков и бомбардировщиков со средних высот распыляли силы и средства ПВО конвоев.

Особенно отличились летчики 13-го гвардейского дальнебомбардировочного авиаполка на самолетах Б-3 под командованием подполковника Н. Мусатова. Топ-мачтовым бомбометанием они уничтожили в период Крымской операции 10 транспортов противника общим водоизмещением 18300 тонн и большое количество других плавсредств. Отличились многие летчики этого прославленного полка, среди них: В. Дегтярев, П. Проявченко, П. Гоголев, И. Петренко, В. Степанов, Р. Либерман, П. Заруднев.

Особую отвагу и мастерство в этих вылетах проявил командир эскадрильи майор И. Ильин. 12 апреля при нанесении удара по конвою самолет Ильина был сильно поврежден. На одном моторе, с поврежденной гидросистемой он сумел дотянуть до берега и произвести посадку.

23 апреля майор Ильин снова повел свою эскадрилью на топ-мачтовое бомбометание. Несмотря на противодействие истребителей и плотный зенитный огонь, летчики Прорвались к цели и потопили транспорт врага. И опять Ильину пришлось на сильно поврежденной машине тянуть до своего аэродрома.

Отважный летчик погиб при топ-мачтовом ударе по конвою противника 3 мая 1944 года. Мстя за гибель любимого командира, в этом вылете летчики эскадрильи потопили транспорт водоизмещением 2500 тонн. За мужество и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 мая 1944 года гвардии майору И. И. Ильину посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

В дни напряженных боевых действий нам неоднократно приходилось вместе с «илами» ходить в топ-мачтовую атаку. Однажды мы сопровождали шестерку штурмовиков, которую вел командир эскадрильи 47-го авиаполка лейтенант Акаев. Воздушной разведкой был обнаружен вражеский конвой примерно в ста пятидесяти километрах от берега. Лейтенант Акаев выбрал самую крупную цель и повел свою группу в топ-мачтовую атаку. По внешнему виду цель напоминала транспорт. Но при подходе к объекту атаки топмачтовиков встретил шквал огня. Казалось, никому не удастся пройти через огненную зону. Какой силой воли и высоким моральным духом надо обладать летчику, чтобы не отвернуть в подобной обстановке, а идти в огонь, возможно, навстречу смерти! И Акаев не отвернул. Он прорвался к цели и точно поразил ее.

Истребители непосредственного сопровождения атаковали пулеметно-пушечным огнем корабли охранения, обеспечивая прорыв штурмовиков. Многие «илы» в этом вылете получили повреждения от зенитного огня. После посадки по фотоснимкам уточнили, что Акаев допустил «ошибку», принял за транспорт канонерскую лодку врага, которая была напичкана зенитными автоматами - «эрликонами».

Позже при встречах мы шутили над нашими боевыми товарищами:

- Ну как, врезали вам с «транспорта»? Следующий раз ошибетесь и домой не дотянете…

В одном из вылетов на сопровождение штурмовиков нам пришлось встретиться с румынским эсминцем «Король Фердинанд», который вывозил вражеских солдат и офицеров из Севастополя и одновременно выполнял задачу по прикрытию конвоев на переходе морем.

Несмотря на сильный заградительный огонь счетверенных зенитных автоматов, топмачтовики прорвались к эсминцу и

нанесли ему серьезные повреждения.

В сводках Совинформбюро почти ежедневно сообщалось об успешных действиях авиации и кораблей Черноморского флота на коммуникациях Севастополь - порты Румынии.

В сообщениях не указывались полки, дивизии, типы и количество самолетов, принимавших участие в ударах по врагу, а коротко говорилось: «Авиация Черноморского флота наносила непрерывные удары но конвоям, в результате уничтожены…». Или «…наши летчики потопили…» и далее перечислялось количество потопленных кораблей и судов противника. Так, например, в сводке за 20 апреля мы читали: «Авиация Черноморского флота наносит непрерывные удары по кораблям противника на коммуникациях между Севастополем и портами Румынии.

В ночь па 18 апреля советские бомбардировщики и торпедоносцы атаковали два каравана судов противника и потопили транспорт водоизмещением в 2000 тонн. Днем 18 апреля паши летчики обнаружили в море и атаковали еще два каравана вражеских судов. Из состава одного каравана потоплен транспорт водоизмещением в 50UO тонн. По другому каравану судов противника советские летчики нанесли четыре следовавших один за другим удара. В результате прямого попадания бомбы загорелся и лишился хода транспорт водоизмещением в 5000 тонн. Последующими ударами этот транспорт был потоплен…» 24 апреля: «…потоплены семь транспортов противника с войсками…» 26 апреля: «…за истекшие сутки потоплены 5 транспортов противника общим водоизмещением до 13 000 тонн…»

Летчики, техники и механики с большим вниманием слушали эти сводки. Каждый сознавал, что в уничтожении транспортов есть и его доля труда. Победам радовались, но за всякой победой на войне, как правило, стоит горечь потерь. Вот и в нашей эскадрилье в конце апреля при выполнении боевого задания был тяжело ранен Тарасов. Он только что вернулся из краткосрочного отпуска, и хотя у него оставались свободные дни, тут же включился в боевую работу. Ему, участнику героической обороны Севастополя, не терпелось посмотреть с воздуха на. город, в небе которого ему уже приходилось сражаться. На сей раз Иван Тарасов вылетел в паре с Акуловым па «свободную охоту» в район Севастополя, намереваясь одновременно обкатать мотор на новой машине. Примерно через час на аэродром возвратился один Акулов. На наш вопрос: «Где же Тарасов?» - он коротко ответил:

«Артемыч скапотировал при вынужденной посадке в районе Альмы».

Вскоре к нашей стоянке подрулил санитарный вариант самолета У-2, на котором доставили раненого Тарасова. Он лежал на носилках в гаргроте, был в сознании, и нам удалось с ним накоротке поговорить.

При возвращении над сушей у него отказал мотор и ему пришлось не мешкая производить вынужденную посадку. Посадка вне аэродрома «на живот», с убранными шасси обычно заканчивалась незначительными повреждениями самолета, царапинами и шишками для летчика. И на этот раз все обошлось бы благополучно, если бы не роковая случайность.

Самолет Тарасова попал в окоп и в результате, что редко случается в подобных случаях, перевернулся. Тарасов оказался в ловушке, головой вниз, плотно прижатый к земле. Он не имел возможности даже пошевельнуться. Кипятком, вылившимся из системы охлаждения перегретого мотора, были обварены большие участки тела. Тарасов испытывал мучительную боль, но вырваться хоть как-то из этой ловушки не смог, пока ему не помогли оказавшиеся поблизости наши солдаты. Он с горечью и сожалением сказал нам на прощанье:

- Чертовски не повезло. Ведь заметил, что мотор греется… Надо было возвратиться. И жаль, жаль, что не схожу с вами па Севастополь.

У- 2 взлетел, увозя нашего боевого товарища в госпиталь.

Позже мне неоднократно приходилось быть свидетелем летных происшествий, связанных с тем, что летчик не смог вовремя сказать себе: «Нет!»

На всю жизнь сохранились в памяти слова, сказанные однажды Грибом:

- Хороший летчик учится не только на своих ошибках, но и на ошибках других.

Авиация Черноморского флота непрерывно наращивала силу ударов но плавсредствам врага в море, действовала днем и ночью в любых условиях. Немало трудностей приносили в то время морские туманы, которые покрывали обширные акватории моря и зачастую закрывали паши прибрежные аэродромы. Но летчики-черноморцы, невзирая на исключительно сложные метеорологические условия, находили врага и наносили но нему неотразимые удары.

В одном из боевых вылетов мы четверкой сопровождали штурмовики, которые должны были нанести бомбоштурмовой удар по плавсредствам противника в районе мыса Херсонес. Низкий туман прижал нас к воде, пришлось лететь на бреющем на высоте 20-30 метров. Малейшая оплошность могла привести к тяжелым последствиям. Это четко понимал каждый из нас.

Неожиданно один из «яков» впереди идущей группы буквально «нырнул» в воду. Выл «як», и вдруг его не стало. Повидимому, у летчика не выдержали нервы. Опасаясь близости воды, он непроизвольно вскочил в туман, а при попытке выйти из него допустил оплошность и зацепился за воду. После посадки мы узнали, что это был молодой летчик первой эскадрильи, недавно прибывший и полк. Невероятно сложным был этот полет. Вытянувшись цепочкой друг за другом, мы повторяли маневр ведущего и шли к цели. И вышли па нее. С бреющего пулеметно-пушечным огнем атаковали катера и баржи фашистов вблизи Херсонеса. Враг никак не ожидал нашего появления в тумане и не успел сделать ни единого выстрела.

Не менее сложной была и посадка. К моменту нашего возвращения аэродром Саки прикрыло плотным туманом. Со всех сторон на посадку «сыпались» «илы» и «яки». Но все обошлось благополучно за небольшим исключением:

летчик одного «ила» произвел посадку с большим перелетом и ему не удалось избежать на пробеге столкновения с другим штурмовиком, стоящим в капонире. К счастью, жертв но было. Боевая задача была выполнена, врагу нанесен урон. Риск оправдался.

Летчики и весь личный состав нашего полка и дивизии горели стремлением ознаменовать первомайский праздник 1944 года новыми боевыми успехами в завершении разгрома врага, попавшего в ловушку в районе Севастополя. Мы готовились к нанесению последнего и решающего удара.

В первые дни мая с личным составом проходили читки и беседы по первомайскому приказу Верховного Главнокомандующего. Партийно-политическая работа велась непрерывно. В перерывах между вылетами непосредственно у самолетов, на стоянках политработники Пятницкий, Леонов, Климентов, секретари партийных н комсомольских организаций операчивно доводили до личного состава результаты боевых вылетов, рассказывали о победах лет гаков и самоотверженной работе технического состава.

Летчики, техники, авиационные специалисты единодушно заявляли о готов нести внести свой вклад в выполнение призыва партии: очистить всю советскую землю от фашистских захватчиков и восстановить государственную границу Советского Союза по всей линии от Черного до Баренцева моря.

7 мая войска 4-го Украинского фронта перешли в наступление, штурмом овладели Сапун-горой и завязала бои непосредственно в городе Севастополе. К исходу 9 мая Севастополь был освобожден.

Всего три дня потребовалось нашим войскам, чтобы взломать «неприступную» оборону врага и овладеть городом. 10 мая столица нашей Родины - Москва салютовала доблестным войскам 4-го Украинского фронта, овладевшим городом Севастополем. В приказе Верховного Главнокомандующего отмечалось, что в боях за Севастополь отличились многие части и соединения войск, и среди них летчики генерал-лейтенанта Ермаченкова, полковника Канарева, подполковника Корзунова, подполковника Манжосова, подполковника Рождественского, полковника Любимова.

Не спасли немецко-фашистских захватчиков от разгрома ни двухлетняя напряженная работа по восстановлению и наращиванию оборонительных сооружений, ни сплошные минные поля и проволочные заграждения, ни заверения о неприступности Севастополя, ни приказы Гитлера обороняться до последнего солдата, ни подкрепления, перебрасываемые из Румынии. Фашистские войска были разбиты наголову. Советские воины добивали остатки разбитых частей врага на полуострове Херсонес. Фашисты в панике бежали да небольшой кусочек суши, с трех сторон окруженный морем.

Надежды вражеских солдат и офицеров были обращены в сторону моря. Только море могло их спасти от смерти или плена, и они пытались на любых, даже самых примитивных и ненадежных плавсредствах, включая рыбацкие и надувные лодки, самодельные плоты и понтоны, отойти от берега, надеясь, что их подберут немецкие или румынские катера и баржи.

Использовать аэродром Херсонес для приема и выпуска транспортных самолетов не представлялось возможным: летное поле находилось под непрерывным обстрелом нашей артиллерии. На маленьком клочке земли и даже под обрывом, у уреза воды скопилась масса людей, лошадей и военной техники. Организованное сопротивление врага, по сути дела, прекратилось, каждый стремился спасти свою шкуру.

Севастополь лежал в руинах.

На берегу живописных бухт когда-то простирался красивый приморский город из белого камня, город русской славы, родной и любимый город черноморских моряков. Теперь с высоты полета перед нашим взором открылась мрачная картина сплошных развалин и нагромождений камня. Повсюду поднимались вверх дымы пожаров и разрывов.

Поразительную картину представляла акватория моря к западу от Херсонеса. Сколько мог охватить взгляд, повсюду на поверхности можно было увидеть трупы лошадей с раздутыми животами, лодки, плоты, бревна, бочки и множество других мелких предметов. И везде барахтались обезумевшие от страха и

потерявшие надежду на спасение гитлеровские вояки.

Вот какой финал наступил для захватчиков на севастопольской земле и в волнах Черного моря!

Час расплаты настал. Пришло возмездие за все злодеяния!

Сорвать эвакуацию остатков немецко-румынских частей морем, не дать уйти безнаказанно фашистам, отрезать все пути к спасению - в этом и состояла главная задача авиации Черноморского флота. Бомбардировщики, штурмовики, торпедоносцы и истребители действовали с предельным напряжением, непрерывно наносили неотразимые и эффективные бомбоштурмовые удары по конвоям и плавсредствам противника в море. Штурмовики нашей дивизии и истребители-гвардейцы ежедневно выполняли по три-четыре боевых вылета. Противник, лишившись возможности использовать аэродром Херсонес, не смог обеспечить надежного прикрытия конвоев на переходе морем с румынских аэродромов.

Изредка нам приходилось при сопровождении штурмовиков и бомбардировщиков вступать в бой с двухмоторными истребителями Ме-110 и противолодочными самолетами Га-138 и Га-140. Обстановка позволяла и истребителям прикрытия переключаться па штурмовку плавсредств противника. Пулеметпо-пушечным огнем мы уничтожали малоразмерные цели, подавляли зенитные батареи при топмачтовых атаках бомбардировщиков.

Уклоняясь от бомбовых и штурмовых атак, корабли и суда противника, обнаружив паши ударные группы, энергично маневрировали, одновременно ведя огонь из всех видов оружия по нашим самолетам. Поразить маневрирующую морскую цель прямым попаданием бомбы или торпеды очень сложно. Этого добивались только экипажи, мастерски владеющие авиационной техникой.

Наиболее высокая эффективность с меньшими потерями достигалась согласованными по времени и месту атаками топмачтовиков, штурмовиков и бомбардировщиков, когда действия одних ударных групп предварялись огневым воздействием других. И опять «решающее слово» было за топмачтовиками, которые внезапно для противника появлялись на бреющем через несколько минут после атаки бомбардировщиков и штурмовиков. Они сбрасывали бомбы и поражали суда противника в тот момент, когда враг, полагая, что опасность миновала, начинал восстанавливать походный ордер. Удары топмачтовиков были неожиданны и неотразимы. Это обстоятельство убедительно подтверждало вывод о том, насколько велико на войне значение неожиданного для

противника применения нового тактического приема или оружия.

В дни завершающих боев в сложной, динамичной, быстроменяющейся обстановке не всегда представлялась возможность организовать тактическое взаимодействие между различными родами авиации. На первый план выдвигалась задача непрерывного воздействия на плавсредства противника. Поэтому наибольшее распространение получили последовательные удары бомбардировщиков и штурмовиков по принципу «никто никого не ждет». В первом эшелоне авиационных сил с максимальным напряжением действовали штурмовики Ил-2 11-й Новороссийской авиадивизии, полки которой базировались на аэродроме Саки, всего в шестидесяти километрах от Херсонеса. Во втором эшелоне действовали пикирующие бомбардировщики Пе-2 13-й авиадивизии с аэродрома Скадовск. В третьем эшелоне - 13-й и 5-й гвардейские полки 2-й гвардейской минно-торпедной авиадивизии на самолетах Ил-4 и Б-3 с аэродрома Сокологорное.

Штаб военно-воздушных сил Черноморского флота уделял в эти дни главное внимание организации непрерывной воздушной разведки плавсредств противника, быстро реагировал на изменения в обстановке, сосредоточивал удары авиации по наиболее крупным конвоям врага.

Командиры авиадивизий и полков в сложившейся обстановке обеспечивали четкое взаимодействие между тактическими группами и истребителями, быструю подготовку самолетов к повторному вылету. Все было подчинено главному - непрерывному воздействию на противника, нанесению ему максимального ущерба.

Особенно тяжелые потери понес противник на море 10 мая. На рассвете разведчики 30-го разведывательного авиаполка обнаружили у мыса Херсонес два крупных Конвоя, следовавших к румынским берегам. В составе каждого находилось несколько больших транспортов, переполненных фашистскими солдатами и офицерами. Немедленно в воздух были подняты и направлены па обнаруженные конвои все наши боеготовые самолеты.

Первыми по самому крупному конвою нанесли удар восемь штурмовиков 8-го гвардейского авиаполка, девять самолетов 47-го штурмового полка под прикрытием семнадцати Як-9 6-го гвардейского истребительного авиаполка. Атаки штурмовиков были направлены в основном на самые крупные транспорты. Штурмовики сбросили 68 фугасных авиабомб. Как было позже установлено, в результате бомбоштурмового удара получил сильные повреждения и затонул транспорт «Тейя», на котором находилось 3500 гитлеровцев. В уничтожении этого транспорта принимали также участие пять торпедоносцев 5-го гвардейского

авиаполка.

Не ушли от возмездия и те, кто пытался убежать на судах второго конвоя. Его настигли топмачтовики 13-го гвардейского авиаполка в составе десяти самолетов Б-3. Прямыми попаданиями бомб гвардейцы поразили самый крупный транспорт и несколько других плавединиц врага. Вслед за топмачтовиками этот конвой атаковали с пикирования пять Пе-2 40-го авиаполка и шесть Ил-2 8-го гвардейского полка под прикрытием семи истребителей Як-9. В результате последовательных ударов было потоплено транспортное судно «Тотила» водоизмещением 6000 тонн, на котором находилось несколько тысяч солдат и офицеров врага. А всего в этот день черноморские летчики потопили около 30 плавединиц врага. Не менее эффективно действовала авиация Черноморского флота и в последующие дни - 11 и 12 мая. Для эвакуации своих войск противник применял практически все, что могло плавать: самоходные баржи и понтоны, различные катера. В панике солдаты и офицеры врага бросались в море на любых подручных средствах. Было уже не до крупных конвоев. Уходили малыми группами и одиночно.

Учитывая это, паша авиация стала широко применять эшелонированные действия и «свободную охоту», па которую парами и четверками отправлялись штурмовики, бомбардировщики и истребители. Они самостоятельно производили поиск плавсредств противника и, обнаружив их, уничтожали метким огнем.

Не обходилось и без потерь. Однако ничто не могло остановить боевого порыва героев-летчиков, которые наносили тяжелый урон врагу, иногда ценой жизни, приближая день Победы.

Если вам доведется быть в Севастополе, посетите памятник авиаторам-черноморцам, где увековечены имена всех погибших летчиков, не имеющих захоронений, в том числе и отважных топмачтовиков. Поклонитесь их светлой памяти.

…В тот же день, 10 мая, мне удалось перехватить и сбить фашистский самолет Ме-110. Возвращаясь со штурмовиками на аэродром, я неожиданно заметил пару двухмоторных самолетов с крестами на крыльях. «Вот так встреча! Откуда появились непрошеные гости?»

«Мессеры» шли плотным строем на максимальной скорости, прижимаясь к воде, в сторону румынских берегов. Еще две-три секунды - и они скроются в морской дымке. Решение пришло в тот же миг: «Немедленно атаковать». Разворачиваюсь энергично в сторону противника и со снижением, на полном газу - вдогонку. Напарник, не услышав, видимо, моего доклада, не последовал за

мной. Я оказался один.

Кажется, погоня длится очень долго, дистанция сокращается медленно. Упираюсь левой рукой в сектора газа и шага, невольно подаюсь вперед. «Ну, еще немного! Добавь скорости», - мысленно обращаюсь к своему верному «ячку».

Внезапной атаки не получилось. «Мессеры» заметили меня и сомкнули строй вплотную. Дис1анция около трехсот метров, открываю огонь. Хорошо видны фонтаны воды вокруг «мессеров» от разрывов моих снарядов. Но и в мою сторону потянулись трассы ответного огня с обоих вражеских самолетов, «мессеры» маневром пытаются уклониться от моих очередей. Правильно говорили летчики: «сто десятый» крепкий орешек, запросто не возьмешь. «При выводе из атаки ни в коем случае нельзя проскакивать вперед: попадешь под огонь носовых пушек. Только в сторону со скольжением», - мелькает в сознании.

Топливо и боезапас на исходе. Противник может уйти.

Выход один - невзирая на огонь, сблизиться на предельную дистанцию и бить в упор, наверняка.

Бросаю свой верный «як» в повторную атаку…

Все вытеснила одна мысль, одно стремление - поразить врага. «Ближе, ближе, - говорю себе. - Целься точнее в летчика или в мотор!»

Сближаюсь. Стрелки из «мессеров» палят по мне из пулеметов. Кругом бешеная пляска огня от перекрещивающихся пулеметных трасс, кажется, они пронизывают мою машину и от них нет спасения…

- Ближе, еще ближе! - командую себе.

Совсем рядом ненавистная фашистская свастика и кресты, в белых обводах, четко вижу стрелка ведомого «мессера», прильнувшего к прицелу пулеметной установки. Теперь надо создать скольжение, резким движением левой педали накладываю центр прицела па «мессера», он «застывает» неподвижно перед носом моего «яка». «Вот теперь пора. Огонь! Огонь!»

Жму на кнопки управления огнем. Снаряды и пули достигают цели, оставляя яркие вспышки на правом моторе и кабине «мессера». Враг резким маневром попытался уйти от смертоносного огня моего «яка», но тщетно: я вцепился в него и продолжаю вести огонь.

Едва не зацепив за воду, выхватываю машину и резко ухожу вправо, не спуская глаз с атакованного «мессера». Из его правого мотора появился шлейф черного дыма, затем показалось пламя. Он стал быстро отставать от ведущего. Третьей атаки не потребовалось: через минуту подбитый «мессер» зацепился левой

плоскостью за воду, перевернулся и, поднимая каскады брызг, рухнул в море. На поверхности остались лишь мелкие обломки и стелящиеся по воде клубы дыма.

Обнаружить ведущего «мессера» мне не удалось. Он бросил своего напарника и успел удрать.

После посадки Толя Шаронов обнаружил в нашем «яке» несколько пробоин. К счастью, они не повредили жизненно важных агрегатов самолета, и на следующий день мы вновь взлетали, искали и уничтожали пытавшихся уйти от возмездия фашистов.

В дни боев за Севастополь летчики-истребители нашего гвардейского полка сбили 19 вражеских самолетов. Семнадцатую победу в воздухе одержал наш новый командир эскадрильи и мой ведущий Герой Советского Союза капитан Гриб. Увеличили личный счет сбитых фашистских самолетов капитаны Москаленко, Кологривов, старший лейтенант Маслов, младшие лейтенанты Акулов, Иванов. Отважными воздушными бойцами проявили себя молодые летчики Трошкин и Рыжкин, одержавшие первые победы.

Ощутимый урон врагу наносили истребители нашего полка ц штурмовыми действиями, уничтожив несколько самоходных понтонов и большое количество плавсредств противника с гитлеровцами. Зачастую, сопроводив штурмовики или бомбардировщики до побережья и убедившись в их полной безопасности, истребители сопровождения звеньями и парами направлялись в район западнее Херсонеса и пулеметно-пушечным огнем штурмовали катера и лодки врага до полного израсходовапия боезапаса.

В одном из боевых вылетов мы обнаружили вблизи Херсонеса пятидесятитонный самоходный понтон типа «Зибель», переполненный гитлеровцами. После нескольких метких атак «яков», убедившись в безвыходности своего положения, понтон повернул обратно и на наших глазах приткнулся к берегу. Оставшиеся в живых немцы и румыны прыгали в воду, стремились побыстрее найти укрытие в камнях под обрывом от смертоносных атак истребителей. Мы продолжали поливать огнем разбегающихся фашистов и окончательно продырявили понтон, чтобы невозможно было им воспользоваться и опять выйти в море.

На следующий день летчики нашей эскадрильи подожгли катер с солдатами и офицерами. Обезумевшие от страха фашисты прыгали в воду, спасаясь от огня. Море кипело вокруг пылающего катера от разрывов снарядов истребителей, и вряд ли кому-нибудь из гитлеровских вояк удалось уцелеть.

На нашем аэродроме Саки кипела напряженная боевая работа. Все были охвачены единым желанием нанести противнику наибольший уроп на крымской земле. Непрерывно гудели моторы взлетающих и садящихся «илов», «яков». Повсюду в воздухе виднелись группы бомбардировщиков, штурмовиков, истребителей - их курс лежал в море, на запад, где наносились непрерывные бомбоштурмовые удары по транспортным судам противника.

Задание следовало за заданием. Летчики не отходили от самолетов, вместе с техниками и механиками готовили их к повторному вылету. Мы успевали буквально за несколько минут до вылета получить короткие указания о составе группы, порядке взлета прикрываемых и истребителей. Мы настолько втянулись в боевую работу и настолько слетались, что остальные детали совместных действий не требовали разъяснений. Успех во многом зависел от инициативы ведущих групп и каждого экипажа.

Дружно и самоотверженно работал технический состав под руководством Макеева, Волкова, Макарцева, Каплан, Вахрушева. Без устали трудился, доставляя бензин, бомбы и другие боеприпасы, личный состав авиационно-технической базы.

Особенно большая нагрузка в эти дни выпала на долю оружейников. Им приходилось после каждого вылета полностью восполнять боекомплект пушек и пулеметов на всех самолетах. Не покладая рук трудились оружейники нашей эскадрильи Цыбко, Нестеренко, Власенко, Попов. После каждого вылета на стоянке нас с нетерпением и любовью встречали верные боевые друзья - техники и механики. «Хороший техник каждый раз получает награду в виде благополучного возвращения на аэродром его самолета» - эти слова мне много раз приходилось слышать из уст самых скромных, самых честных и самых неутомимых тружеников, боевых помощников летчиков. Многие из них участвовали в обороне Севастополя от фашистских орд в 1941-1942 годах. После полетов они засыпали нас вопросами. «Как выглядит сверху наш родной Севастополь? Что уцелело в городе? Как выглядит Северная бухта? Что делается на Херсонесе?». А перед вылетами напутствовали:

- Соколы, не давайте пощады фашистским гадам! Пускайте их всех на дно Черного моря, чтобы помнили Севастополь.

В газете «Черноморский летчик» за 10 мая была опубликована заметка Акулова, в которой он хорошо выразил чувства и мысли нашего личного состава: «Сегодня с повой силой встают в памяти июньские дни 1942 года. Любимый Севастополь в огне… Но жарче пламени - ярость севастопольцев в борьбе против фашистских орд.

Во всех боях па Черном море нашим боевым кличем было заветное слово - «Севастополь». С думой о нем, с севастопольской яростью били мы воздушного противника, расчищая дорогу нашим войскам к славной черноморской столице».

11 мая наш полк облетела печальная весть о гибели командира первой эскадрильи Героя Советского Союза капитана Москаленко. Трудно было смириться с мыслью, что не стало одного из лучших летчиков нашего гвардейского полка, одного из первых Героев, участника многих боев в период обороны Севастополя и Кавказа. О его храбрости и летном мастерстве ходили легенды. Напарник Москаленко по роковому полету - Иванов после возвращения па аэродром только и доложил, что самолет ведущего упал в районе 35-й береговой батареи.

Велика была радость летчиков и техников полка, когда через несколько дней вдруг выяснилось, что Москаленко жив и находится в армейском госпитале. Его самолет был подожжен прямым попаданием зенитного снаряда при возвращении с боевого задания в районе Херсонеса. Пришлось приложить невероятно большие физические усилия, чтоб выбраться из кабины и покинуть горящую машину с парашютом. Озверевшие фашисты открыли по спускающемуся на парашюте летчику огонь из всех видов стрелкового оружия. Несколько пуль попали в него, но раны оказались не смертельными. Однако на этом не кончились испытания для Москаленко. Он упал с парашютом между позициями наших войск и укреплениями врага, на полосе, которая простреливалась огнем такой плотности, что казалось совершенно невероятным остаться живым в таком «пекле». И все же не суждено было Георгию Васильевичу погибнуть. Воронка разорвавшегося артиллерийского снаряда спасла его, истекающего кровью, от фашистских пуль. Под покровом темноты к нему пробралась наша отважная девушка-санитарка и вынесла его к своим. После длительного лечения Москаленко вернулся в строй.

Об обстановке и последних боях на полуострове Херсонес мне рассказал их очевидец и участник, мой брат Алексей. Он со своим дивизионом гвардейских минометов в составе передового о гряда Отдельной Приморской армии, преследуя и уничтожая отступающие немецко-фашистские войска прошел по дорогам Крыма от Керчи до Хорсонеса. 12 мая с обрыва херсонесского берега он произвел последний победный залп из «катюш» по плавающим в море фашистам.

- Еще до подхода к Херсонесу, - рассказывал Алексей, - навстречу двигались бесконечные колонны пленных. Весь полуостров был буквально забит военной техникой врага:

автомобилями, танками, орудиями, повозками, самолетами. Всюду трупы гитлеровцев и лошадей. В море, недалеко от берега, горели баржи и катера, подожженные и разбитые нашей авиацией. Немногие из уцелевших гитлеровцев впоследствии писали, что такого ада, как в майские дни у Херсонеса, им не приходилось испытывать за все годы войны.

Таков был финал боев на крымской земле.

Завершилась одна из блестящих наступательных операций Красной Армии в Великой Отечественной войне, проведенная в тесном взаимодействии сухопутных войск, авиации и сил флота. Крымская операция закончилась полным разгромом 17-й немецкой армии. Потери противника составили 100 тысяч человек, в том числе 61 587 пленных, большое количество техники и вооружения».

Кроме того, большое количество германских и румынских солдат и офицеров погибло в море во время эвакуации. По признанию румынского главного штаба, тоннаж судов, потопленных и поврежденных за время эвакуации из Севастополя, составил 82,8 процента от общего тоннажа немецких, румынских и венгерских плавсредств, находящихся к тому времени на Черном море.

Итоги боевых действий убедительно подтвердили высокую эффективность морской авиации по уничтожению кораблей и судов противника в море, особенно штурмовиков и бомбардировщиков, применяющих топ-мачтовый способ бомбометания.

Летчики- черноморцы за период операции произвели 4506 боевых вылетов, в том числе: штурмовики -1070, бомбардировщики - 574, торпедоносцы - 95, разведчики - 469, истребители - 2298.

В результате было потоплено 65 и повреждено 55 транспортных судов и боевых кораблей, уничтожено большое количество другой военной техники и живой силы врага. Значительный урон противнику нанесли наши отважные подводники и катерники.

Потери противника на море в период Крымской операции были тяжелыми, этого не могли не признать даже сами фашистские вояки. Так, бывший гитлеровский адмирал Ф. Руге в своих мемуарах пишет: «…при эвакуации погибло пятьдесят судов, в том числе много небольших, частично в крепости, большая же часть в результате воздушных атак. Особенно тяжелые потери были понесены при гибели пароходов «Тотила» и «Тейя».

По данным штаба 17-й немецкой армии, только с 3 по 13 мая

при эвакуации из Крыма противник потерял в море около 42 тысяч солдат и офицеров.

В боях за Севастополь и в боевых действиях на морских коммуникациях советские воины, в том числе моряки и летчики Черноморского флота, проявили массовый героизм, высокий наступательный дух и боевую активность. Партийно-политическая работа воспитывала самоотверженность и инициативу воинов при выполнении боевых задач. Широко пропагандировались славные боевые традиции защитников города-героя в 1941-1942 годах. В дни боев за Крым и Севастополь в ряды ленинской партии вливались лучшие воины. Только в марте и апреле в частях авиации Черноморского флота 310 летчиков, штурманов, авиационных специалистов подали заявление о приеме их в ряды партии.

В период Крымской операции по приказу Верховного Главнокомандующего столица нашей Родины - Москва семь раз салютовала доблестным войскам 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии. В трех приказах ВГК за отличные боевые действия была объявлена благодарность и летчикам-черноморцам генерал-лейтенанта Ермаченкова. За мужество и героизм, проявленные в боях за освобождение Крыма и Севастополя, 126 воинам было присвоено высокое звание Героя Советского Союза, в том числе 34 морякам-черноморцам. За боевые подвиги звание Героя Советского Союза было присвоено 14 летчикам черноморской авиации.

Наша 11- я Новороссийская штурмовая авиадивизия и несколько других авиаполков ВВС Черноморского флота были награждены орденом Красного Знамени. Приказом Верховного Главнокомандующего за боевые отличия при освобождении городов Крыма присвоены почетные наименования: Керченский -25-му истребительному авиаполку; Феодосийский - 8-му гвардейскому и 47-му штурмовым авиаполкам; Севастопольский - 2-й гвардейской минно-торпедпой авиадивизии, 13-й авиадивизии пикирующих бомбардировщиков, 30-му разведывательному авиаполку, 7-му истребительному авиаполку и нашему, 6-му гвардейскому Краснознаменному истребительному авиаполку.

В дни последних боев за Севастополь, к нам в полк прибыл фронтовой фотокорреспондент Евгений Халдей. Ему очень хотелось запечатлеть с воздуха освобожденный Севастополь и паши «яки» в полете. Такая возможность ему была предоставлена и он сделал несколько прекрасных снимков с двухместного самолета Як-7у.

После войны снимки Халдея с успехом экспонировались на

многих выставках, печатались в книгах, журналах и газетах. Для меня, конечно, особенно дорог искусно выполненный снимок «Морские истребители-гвардейцы над освобожденным Севастополем», где запечатлена четверка самолетов 6-го гвардейского авиаполка в боевом полете. В этом полете принимали участие летчики третьей эскадрильи: ведущий четверки Як-9 с номером «22» на борту - командир эскадрильи Герой Советского Союза капитан Гриб, рядом с ним, на самолете с номером «31»- младший лейтенант Воронов. Ведущим второй пары летел старший лейтенант Белозеров на самолете с бортовым номером «26» и замыкающим шел младший лейтенант Акулов на своей «тридцатке».

Здравствуй, мама!

Бои на крымской земле наконец стихли, наступила пауза, и мы никак не могли привыкнуть к наступившей тишине. Ветераны-севастопольцы при первой же возможности отправлялись на места былых сражений, пытались разыскать свои землянки, капониры, могилы боевых товарищей, адреса знакомых и близких. Вновь хотелось им пройтись по родным улицам. Улицы, правда, уже были не те: на месте многих красивых домов лежали развалины, уцелевшие стены пробиты снарядами, то тут, то там чернели глубокие воронки. Почти на каждом шагу встречались артиллерийские орудия, подбитые танки, автомобили, брошенные фашистами.

Войска, сосредоточенные в районе Севастополя, воспользовавшись передышкой, приводили в порядок боевую технику и отдыхали. Некоторые части уже двигались к железнодорожным станциям на погрузку.

На наш вопрос: «В какие края, братва, путь держите?»-они отвечали: «На Берлин! Гитлера добивать!». Некоторые, заметив морских летчиков с орденами на груди, радушно приглашали перекусить. Быстро завязывались знакомства, оживленные разговоры о фронтовых делах, о родных и любимых. Туг же появлялась гармошка и кто-нибудь затягивал:

«Эх, дороги, пыль да туман…»

Мы, морские летчики, пели свою песню: «Прощай, любимый город, уходим завтра в море…»

Эти слова тоже многим были знакомы и нас охотно поддерживали.

Происходили перемены и у нас. Стало известно, что наша 11-я Новороссийская Краснознаменная штурмовая авиадивизия в составе двух штурмовых и 9-го истребительного полков срочно

перебрасывается па Балтику. Это известие вызвало немало вопросов: «Почему наш полк не направляют вместе со штурмовиками? Где же нам придется воевать?»

Командиры неопределенно говорили: «Хватит войны для нас и на Черном море».

За долгое время совместной боевой работы мы по-настоящему подружились и сроднились с летчиками-штурмовиками 8-го гвардейского и 47-го штурмовых авиаполков. Немало трудных испытаний выпало на нашу с ними долю в период боев на Таманском полуострове, в районе Новороссийска, в боях за Крым и Севастополь. Никогда не забудутся сложные и рискованные полеты над седыми холодными волнами на Феодосию и Киик-Дтлама, Наша дружба и фронтовое братство скреплены кровью многих летчиков-штурмовиков и истребителей. И вот теперь наши боевые пути расходились.

Спустя несколько дней после завершения боев в Крыму командир эскадрильи сказал мне:

- Собирайся в отпуск. Ты уже год на фронте. Сейчас есть возможность повидаться с родными.

Это предложение меня застало врасплох и озадачило. За все три года войны мы и не помышляли об отпуске или отдыхе. И на фронте, и в тылу советские люди напрягали все свои силы в борьбе против фашизма, не считаясь с потерями и лишениями. Я поделился радостью о Борисом Акуловым. Он принял деятельное участие в сборах, пытался давать советы, куда поехать и как вести себя в той или иной ситуации.

Действительно, мне пришлось задуматься: «Куда же вначале поехать? На родину, в Калининскую область, к маме, или в Днепропетровск, к любимой девушке?»

Мои размышления и колебания прервал при встрече возле штабной землянки командир полка Авдеев. Он, как обычно, без всяких предисловий выпалил:

- Завтра на Москву летит Ли-2. Если тебя устраивает, я скажу командиру экипажа, чтобы взял тебя и доставил в столицу.

Это неожиданное предложение, забота и внимание командира полка положили конец моим колебаниям. В Москву так в Москву. На следующий день, прибыв к самолету, я убедился, что все улажено, и командир экипажа пригласил меня на борт Ли-2.

Пролетая над местами недавних ожесточенных боев, я пытался рассмотреть следы, оставленные войной. С высоты полета хорошо видны многочисленные окопы и траншеи, воронки от бомб и снарядов. Передо мной простиралась израненная и многострадальная советская земля. Распаханных участков, на

которых зеленели бы всходы, было мало, попадались лишь отдельные небольшие островки. После освобождения наступила первая очень трудная весна. Руины городов и сел, развалины и одиноко торчащие печные трубы - все напоминало о прокатившемся над этой местностью огненном урагане. На душе было горько и тяжело. Не верилось, что все сгоревшее, разрушенное можно восстановить. Сколько же надо сил, времени! Да и когда восстанавливать, если надо еще гнать фашиста с родной нашей земли.

Впервые за годы войны я оказался в положении свободного человека. Непривычная ситуация. С трудом воспринималось, что я тридцать суток могу ехать куда захочу, могу делать то, что мне захочется, могу, наконец, выспаться… Целых три военных года я не видел своих родных: маму и сестру. Я не мог сообщить им о своем приезде, встреча будет для них неожиданной. Трудно было представить, как она произойдет.

Полет до Москвы прошел незаметно. Тепло распрощавшись с экипажем Ли-2 на аэродроме Измайлово, я благополучно добрался на поезде до старинного русского городка - Кашин. На рассвете город еще только просыпался. Не спеша двинулся от вокзала к центру, обдумывая, каким образом теперь добраться до деревни Витенево, в семи километрах от районного центра, где и проживали мама с сестрой Марией.

Но совету одного прохожего старичка оставил парашютную сумку в Доме колхозника на хранение и направился на городской базар, надеясь найти попутчика или знакомого до Витенева. Несмотря на раннее время, на базаре скопилось немало людей и подвод. Появление военного в морской форме с золотыми погонами и орденами не могло не привлечь всеобщего внимания. Каждому встречному хотелось заговорить или спросить о воине незнакомого фронтовика: «Откуда, морячок? Кого разыскиваешь, служивый?»

Переходя через центр базарной площади, где людей было мало, обратил внимание на идущую мне навстречу старушку в черном платье и черном платке с сумкой в руке. Присмотревшись, но больше интуитивно, я уловил что-то знакомое в облике и походке этой женщины…»Да это же мама!» - пронзила сознание внезапная и острая, как боль, мысль.

Быстрыми шагами пошел навстречу, не сводя с нее глаз. «Может быть, ошибся?»

Женщина подняла голову, увидела меня и вдруг крикнула:

- Сыночек!

Я успел подбежать, и она упала мне на грудь, заливаясь слезами. Мама сквозь слезы непрерывно повторяла: «Родной!

Сыночек!» Я смог только выговорить: «Мама! Здравствуй, мама!» - какой-то комок в груди перехватил дыхание, глаза наполнились слезами.

Так мы, обнявшись, и стояли посредине базарной площади. Со всех сторон сбежались женщины, многие смахивали слезы. Послышались голоса:

- Да это же Матреша из Витенева.

- Никак сына встретила!

Мать стояла, прижавшись ко мне, счастливая. Трогала мои погоны, ордена и с гордостью поглядывала на окруживших нас женщин. А те засыпали меня вопросами: «Сынок, когда война-то кончится? Когда Красная Армия прикончит фашиста?»

Одна женщина робко спросила:

- Не встречал ли, гражданин хороший, моего сына, его Петром звали… Петр Пташкин. Он тоже в моряках.

Не было в ту тяжелую пору более распространенных вопросов при встречах с фронтовиками. Какой надеждой светились глаза женщин, когда они спрашивали о своих родных и близких, от которых давно не было весточек.

И хоть хотелось скорее остаться вдвоем с мамой, не мог я в меру сил своих и компетенции не поговорить с этими женщинами. Чувствовал себя здесь, на площади, полномочным представителем Красной Армии: «Не волнуйтесь, недолго вам уже без мужей и сыновей жить. Добиваем врага. Сына вашего, Петра, не встречал. Но если он на флоте, то должен быть славный моряк. Иных на флоте не держат». В окружении плачущих и незнакомых мае женщин я особо остро ощутил, какими прочными и неразрывными узами связаны советские люди с теми, кто ведет смертный бой на фронтах.

Наконец, с трудом выбравшись из толпы, мы остались с мамой одни. Голод в ленинградской блокаде, лишения и заботы, постоянная тревога за сыновей и мужа сделали маму неузнаваемой, она превратилась в маленькую, худенькую старушку, несмотря на то, что ей было всего сорок шесть лет. Она никак не могла поверить своим глазам, держала меня за руку и сквозь слезы повторяла:

- Неужели это ты, Володя, сыночек! Живой и здоровый! Как же ты приехал с фронта-то?

Шли до деревни пешком и не могли наговориться. Чувствовалось, что мама никак не могла смириться с гибелью папы, в ее словах сквозила надежда: «А может, живой, и объявится?»

Когда зашла речь о брате Алексее и я рассказал, что мы с ним рядом воевали, мама удивилась:

- Так и не встретились? Слетал бы к нему на самолете…

Деревня Витенево, в которой я родился и где проходили мои детские годы, уютно расположилась на высоком берегу небольшой речушки - Кашинки, которая за деревней делала крутой изгиб и далее, петляя и извиваясь, несла свои воды в Волгу. В деревне было всего тридцать домов, в которых издавна жили семьи нескольких фамилий, дальних и близких родственников: Шиловы, Зубаревы, Веденеевы, Вороновы, Николаевы.

За годы войны все здоровые мужчины ушли на фронт, многие погибли в боях. В деревне оставались только женщины, дети да старики, на их плечи и легла вся тяжесть крестьянского труда. Они работали день и ночь в поле, не щадя себя и не жалуясь на лишения и нехватку самого необходимого из питания и одежды. В нескольких домах были сделаны ручные жернова и вся деревня молола рожь, чтобы один раз в неделю испечь хлеб наполовину с картошкой. Трудно было и с одеждой, донашивали старенькое или кое-что из военного обмундирования, оставленного родственниками при побывках после ранения. Кое-где вынуждены были вспомнить и о лаптях.

Рано повзрослевшие подростки двенадцати-четырнадцати лет выполняли мужскую, самую тяжелую работу: пахали, сеяли, убирали хлеб, управлялись с лошадьми - единственными помощниками в тяжелом крестьянском труде. Все, что собиралось на полях и заготавливалось на фермах, шло на нужды фронта, для воинов. Сами колхозники перебивались за счет огорода и подсобного хозяйства.

Тяжело было на фронте. Но здесь, в тылу, было не менее тяжко. И практически вся тяжесть была на плечах женщин. Хочется до земли поклониться русской женщине, трудовой подвиг которой встал вровень с боевым мужским подвигом.

В соседней деревне Игнатове мне довелось встретиться с председателем колхоза Татьяной Михайловной Балакиревой, младшей сестрой моей мамы. Малограмотная, оставшись с двумя малолетними детьми, она с помощью своих подруг-солдаток и односельчан вела колхозные дела, пользовалась доверием и уважением в деревне и в районе.

Ее любили за доброту и отзывчивость, люди шли к ней со всеми своими бедами и радостями и всегда находили поддержку и участие. Когда я видел ее на работе в поле или в минуты веселья, всегда приходили на память некрасовские стихи, настолько своей внешностью, повадками и делами она походила, как мне казалось, на ту русскую женщину, о которой так ярко и неповторимо написал великий русский поэт: «…коня на скаку

остановит, горящую избу войдет…»

Глубокий след в памяти оставили встречи с дедом Михаилом, сельским кузнецом, которому в то время было уже под семьдесят. Небольшого роста, сухонький, но сильный и подвижный, он был незаменимым мастером и помощником в крестьянских делах. Работал он в маленькой прокопченной кузнице, расположенной на окраине соседней деревни, и выполнял массу остро необходимых дел: подковывал лошадей, ремонтировал телеги и сани, плуги и бороны, ковал ухваты и запоры. Славился дед Михаил своим мастерством на всю округу. Для нас, мальчишек, в детскую пору он казался чародеем и волшебником. Посещая кузницу, мы не могли оторвать глаз от рук деда, когда он на пару с молотобойцем начинал орудовать па наковальне.

При первом посещении кузницы во время отпуска дед долго смотрел на меня, не узнавая, потом не спеша вытер руки о фартук и подошел ближе.

- Неужто это ты, Володюшка? Вот какой здоровый вымахал, - сказал он, обнимая меня. - Давай, покажи, на что способен фронтовик.

Разогретый металл не мог ждать, и я взялся за тяжелый молот. За несколько минут работы у меня по спине и по лицу покатились струйки пота. А дед, орудуя молотком, крутил другой рукой полоску железа и приговаривал:

- Еще раз. Еще разок. Молодец. Неплохой бы из тебя получился молотобоец.

Позже мы сели на скамейку около кузницы и разговорились. И опять о войне. Обоих стариков, деда Михаила и его подручного Евсея, не меньше других интересовали вопросы: «Скоро ли она кончится? Когда же наши добьют германца?»

Оба они повидали войну в годы первой империалистической на германском фронте. А дед Евсей так и остался хромым после ранения. Долго вспоминали родных и знакомых, тех, кто сложил голову на фронте, и тех, кто еще воюет и иногда дает о себе знать заветными короткими письмами, маленькими треугольниками.

- Да, мало мужиков осталось в деревнях! Стар да мал! Только бабы и управляются со всеми колхозными делами, - рассказывал дед Михаил. - Почитай, ни один дом не обошла беда. А все одно, никогда не одолеть германцу-фашисту русских, кишка тонка, не знает он силы нашей и характера. Вот потолкуй с Иваном Шишкиным, моим зятем. Он недавно пришел домой после третьего ранения. В пехоте-матушке с начала войны. Награды имеет солдатские, две медали «За отвагу» - это не ниже Георгия в старое время, да еще и орден Красной Звезды. Он тебе расскажет немало историй.

Действительно, интересным собеседником и удивительным человеком оказался Иван, когда я провел несколько дней у него в гостях, в городе Калязине. Черноволосый, с открытым, привлекательным лицом, живой и общительный, он постоянно был в движении. После первого же знакомства у меня сложилось впечатление: именно таким на фронте был Василий Теркин.

Многое Ивану Шишкину - рядовому русскому солдату пришлось повидать и испытать на фронте в первые годы войны. Но в любой обстановке он никогда не терялся, заражал своих товарищей верой в наше правое дело, жизнерадостностью и энергией. О таких говорили на фронте: «Душа-парень!» Был впереди, когда поднимались в атаку, всегда был там, где труднее и опаснее, не прятался за спину товарища, а наоборот, сам прикрывал его. Трижды был ранен, но возвращался на фронт. Правда, в последний раз, когда он ворвался первым в освобожденную деревню, автоматная очередь прошила Ивана почти в упор. Из четырех пуль, застрявших в разных местах тела, врачи извлекли три, а одну, которая оказалась около сердца, оставили из опасения непоправимого исхода. Вот с кусочком свинца в груди, у сердца, и возвратился Иван Шишкин домой на третьем году войны.

- Трудно было в сорок первом, когда фашист пер на нас тапками. А его, проклятого, голыми руками да винтовкой не возьмешь,-рассказывал Иван Николаевич. - Но главное - не сдрейфить, не поддаваться панике, не вылезать из окопа, когда они ползут на тебя и стреляют, а наоборот - поглубже зарываться. Но эту арифметику мы освоили не сразу. Потом убедились, что и связкой гранат и бутылками с зажигательной смесью можно подбивать танки врага, когда нет рядом пушек. Доставалось нам и от фашистских «мессершмиттов». Прямо скажу, самочувствие не из приятных, когда лежишь под бомбежкой и прижимаешься к земле. А когда у нас появилась противотанковая артиллерия да штурмовики Ил-2, тогда дела пошли веселее. И пехоте стало легче.

Мы провели с Иваном Шишкиным несколько вечеров вместе и за разговором не замечали, как быстро летит время. Меня поражали прежде всего его солдатская мудрость, простота суждений и обоснованность выводов. Он говорил о войне, о роли и месте солдата в ней без тени рисовки и позерства, рассказывал о драматических событиях в бою, пересыпая свою речь пословицами, меткими наблюдениями. Как то я спросил его:

- Иван Николаевич, а что самое страшное на войне?

- Паника, - не раздумывая, ответил он, - когда люди теряют веру и надежду и превращаются в стадо баранов…

- А что самое отвратительное в людях на войне? - продолжал я.

- Трусость и предательство. От трусости до предательства один шаг, - отвечал мой собеседник. - Тот, кто дрожит за свою шкуру в бою, тот способен на самую низкую подлость и предательство… В любой, самой сложной в тяжелой обстановке солдат должен думать и соображать, что к чему, как следует ему поступить: когда зарываться поглубже в землю, а когда ноги в руки да побыстрее вперед, поближе к вражеским траншеям, чтобы уйти от артобстрела. Воевать надо с умом. Фашист тогда ведет себя нагло и уверенно, когда способен огнем и танками подавить пашу оборону. Иначе он вперед и не полезет. А как получит по зубам, так спесь и самоуверенность сразу пропадают. Научились мы воевать. Жаль только, что дорогой ценой.

Иван Николаевич с нескрываемым интересом расспрашивал меня о самолетах и воздушных боях. Признаться, мне было как-то не очень удобно рассказывать о своих боевых делах, которые выглядели, на мой взгляд, слишком буднично и скромно по сравнению с тем, что пришлось увидеть и испытать солдату Ивану Шишкину.

За время двухнедельного пребывания в родных местах при встречах и разговорах с женщинами, подростками, стариками и фронтовиками я глубоко, всем сердцем почувствовал единение и непреоборимую силу духа русских людей.

Потери родных и близких, горе и нужда, тяжелый изнурительный труд не только не сломили их, а наоборот, закалили, сплотили и сблизили. Сирот было много. К ним, к слезам вдов и матерей равнодушных не было. Все, как могли, помогали друг другу. И ничто не могло сломить в людях великую веру в победу, веру в нашу партию, в дело Ленина.

Долгожданная встреча

Как же хорошо дома! Отогрелся я душой рядом с родными и близкими, среди полей, лесов, речушек, заветных полянок и уголков, с которыми связано детство. Дни, проведенные на родине, встречи с людьми помогли глубже понять, почему так дорога советскому человеку Родина, почему его так волнует судьба Отечества, почему он готов защищать его, не щадя жизни и крови, от любого захватчика. Велик и могуч русский человек. Кто только не ходил на нашу землю, кто только не пытался сломить русскую душу. Но исход всегда был один - выметалась нечисть с Руси, и после каждого набега еще сильнее я тверже становилась она.

Непримиримость к поработителям заложена предками в советского человека, она в плоти и крови его. А умноженная на безграничную любовь к своей родной Советской власти, к нашей партии, она превратилась в такую силу, которую сломить просто невозможно. Я убедился в этом на фронте. Еще больше убедился в атом здесь, в тылу.

Хорошо дома! Но мысли мои все чаще и чаще возвращались к человеку, чей образ бережно носил в сердце все три военных года, о встрече с которым мечтал, одним словом, стал я рваться к Розе.

Моя задумчивость не могла остаться незамеченной родными, и прежде всего мамой. Она первой и начала разговор о Розе:

- Сколько же она для меня доброго сделала. Ты, Володя, даже не представляешь, какая тяжелая блокадная зима была в Ленинграде. Я и не выжила бы, если бы не Роза. Она и ее мама Мария Станиславовна помогли устроиться на работу в больницу нянечкой. А когда весной сорок второго представилась возможность выехать из Ленинграда через Ладогу, Роза привезла меня полуживую на санках на вокзал и посадила в вагон. Ведь я уже и двигаться не могла, опухла от голода. Так что с Розой мы породнились в блокаде. Поезжай, сынок, повидайся с ней. Адрес-то ее есть?

- Адрес есть, должна быть в Днепропетровске. Может, за последнее время что-то изменилось, трудно сказать. Фронт уходит все дальше на запад, не исключено, что и она переедет ближе к фронту, она, мама, работает техником-гидрологом гидрометеослужбы фронта.

Тепло распрощавшись с родными, в первых числах июня я сел в поезд и отправился в Днепропетровск. После длительного блуждания по разрушенным улицам разыскал на окраине маленький домик, в котором снимала комнату Роза с подругой. Сердце гулко и часто забилось, когда на вопрос: «Проживает ли здесь Садовская Роза?» - я услышал: «Да. Она в огороде».

Я вошел в сад и увидел Розу.

- Откуда ты появился? - сказала она спокойно в, как мне показалось, безразлично.

Я оторопел, не знал, что сказать и как вести себя дальше. Нашу встречу я мечтал увидеть по-другому, только не так.

Вошли в дом, и Роза представила мне Мусю, ленинградскую подругу, с которой была неразлучна все эти годы. Оставив меня в комнате, девушки стали хлопотать на кухне. Когда же я достал из парашютной сумки кое-какую еду, они с облегчением вздохнули: этого как раз у них и недоставало. Но праздничного застолья не получилось, в поведении каждого из пас сквозила настороженность. Вскоре Муся под каким-то предлогом удалилась по своим делам. И начались разговоры и расспросы о прожитом за три года разлуки.

Роза подробно рассказывала о блокадном Ленинграде, о пережитом и виденном в голодные и холодные дни первой зимы, о том, как в праздничную полночь седьмого ноября сорок второго года попала в их дом па Боровой бомба и как они спаслись.

Рассказала, как мечтала после окончания курсов техников-гидрологов попасть в Сталинград и принять участие в восстановлении легендарного города.

Немало времени занял рассказ о мытарствах после выезда из Ленинграда, об увиденном и пережитом в Сталинграде, в Харькове, Павлодаре, куда попали, двигаясь вслед за фронтом. В Днепропетровске они задержались почти на полгода, вместе с другими девушками организовывали гидрометеослужбу на освобожденной Украине. Трудно было воспринять и осознать все тяготы, которые выпали на ее долю…

Три дня я пробыл в гостях у Розы. Мы вместе дежурили на метеостанции, ездили вверх по Днепру на один из водомерных постов, где ей было поручено провести замеры на реке. Вместе купались, любовались красотой Днепра. Все для меня было интересно и привлекательно. Только настораживала холодность со стороны Розы. Все настойчивее в сознании возникало: «Меня не ждали. Моему приезду не рады. В чем дело?»

Решил уезжать, не дожидаясь окончания отпуска. Неожиданно прощание было теплым и нежным. Трудно было объяснить, что на нее повлияло: боязнь и неопределенность предстоящей разлуки или желание как-то загладить натянутость и холодность во взаимоотношениях. Договорились твердо пока об одном - регулярно писать друг другу.

Через двое суток «на перекладных», попутным транспортом, где на товарняке, где на пассажирском поезде или автомобиле, добрался до аэродрома Саки. Тепло встретили боевые друзья, товарищи. Почувствовал - здесь мой дом. Правильно говорят: «Твой дом там, где ты счастлив». Я был счастлив в кругу боевых товарищей, с которыми сроднился на фронте. Недоумение вызвало мое досрочное возвращение из отпуска, особенно настойчиво расспрашивал Акулов: «Почему так рано возвратился? Розочка плохо встретила?»

Я, как мог, отшучивался. Огорчило сообщение, что на наш аэродром приезжал Алексей, буквально на следующий день, как я улетел в Москву. Его дивизион гвардейских минометов после завершения боевых действий в Крыму перебрасывался в Прибалтику. Узнав, что я поехал к матери, Алексей успокоился: он надеялся на встречу со мной, так как его маршрут проходил через Москву.

Позже я узнал, что он действительно заезжал к маме и меня не застал. Всего на несколько часов опоздал Алексей. Опять неудача. Не удалось ему перехватить меня и в Москве на обратном пути. Так и не состоялась наша встреча с братом во время войны, хотя и воевали вместе, на одном участке фронта. В

дальнейшем наши фронтовые дороги разошлись. Алексей воевал в Прибалтике, принимал участие в штурме Берлина, а я на завершающем этапе войны вместе с другими летчиками полка сражался на южном направлении.

Мои боевые друзья - Борис Маслов и Иван Трошкин встретили брата, долго сидели с ним за столом, слушая рассказы о фронтовых событиях.

Встретился Алексей и с командиром полка Авдеевым. Авдеев, не скупясь на подробности, рассказал ему о том, как воюют летчики-истребители. В глаза он нас редко хвалил, а тут, как мне потом стало известно, Авдеев говорил о нас с гордостью.

Пока я был в отпуске, в полку произошли изменения - все эскадрильи были полностью укомплектованы самолетами и летчиками. Мне не терпелось приступить к полетам. И уже на следующий день я снова оказался в родной стихии на своем первом «яке» под номером «тридцать один». В те дни состоялся у меня короткий разговор с комсоргом полка Климентовым. После взаимных приветствий и поздравлений с наградами Климентов. как бы между прочим, напомнил:

- Пора тебе, Володя, браться и за комсомольскую работу. Ты уже опытный воздушный боец, два ордена имеешь. Такой и нужен комсомольский вожак.

- А справлюсь я?

- Справишься. Ты лучше других знаешь людей в эскадрилье. А что касается помощи, можешь всегда рассчитывать на меня, - заключил разговор Клименюв.

После избрания комсоргом эскадрильи у меня, естественно, появилось немало новых забот. Ведь в годы войны большинство летчиков, техников и механиков были ребята комсомольского возраста. Многие из них не имели фронтового опыта, волевой закалки, слабо знали материальную часть самолета и специфику летной службы. Их надо было обучать и воспитывать, помогать словом и делом.

На новом направлении

Летом 1944 года сила ударов Красной Армии по врагу непрерывно нарастала, стратегическая инициатива

прочно находилась в ее руках. После разгрома немецко-фашистских войск в Крыму были нанесены сокрушительные удары в Белоруссии и на Украине. Войска 2-го и 3-го Украинских фронтов совместно с Черноморским флотом и Дунайской флотилией готовились к проведению Ясско-Кишиневской наступательной операции с целью разгрома группировки

противника на левом фланге советско-германского фронта, вывода из войны Румынии и освобождения Болгарии. Корабли и авиация Черноморского флота готовились к боевым действиям на приморском направлении.

В конце июня наш полк перелетел на новый аэродром Медново, в тридцати пяти километрах от Одессы и в двенадцати километрах от побережья Днестровского лимана, по которому и проходила линия фронта. Аэродром представлял собой давно непаханное поле, ограниченное со всех сторон лесопосадками. Никаких построек вблизи не было. Пришлось спешно рыть землянки и разбивать палатки. Самолеты Як-9 затаскивали в лесопосадки и маскировали ветками деревьев. Летчики размещались в большом поселке Гросс Либошаль в полуразрушенном помещении бывшей больницы, в семи километрах от аэродрома.

Здесь, на новом аэродроме, произошло еще одно важное для меня событие: меня назначили командиром разведывательного звена. Естественно, появились новые дела и заботы. Надо было готовить молодых летчиков к выполнению боевых заданий. Нашему звену в те дни была поставлена задача - вскрыть систему базирования авиации противника в прибрежной полосе между реками Дунай и Днестр. Вскрыть систему - это значило облетать и сфотографировать все аэродромы и посадочные площадки, подтвердив документально наличие или отсутствие на ник авиации противника.

Почти ежедневно нам приходилось вылетать парами или четверками на разведку. Со своим молодым напарником младшим лейтенантом Алексеем Мухиным мы буквально исползали на бреющем всю территорию противника в прифронтовой полосе. К каждому боевому вылету готовились тщательно, выбирали маршрут и профиль полета, чтобы обеспечить внезапное появление над объектами разведки, стремились избегать шаблона и повторения маршрута. Удалось установить, что в прибрежной полосе только на трех аэродромах базировалась авиация противника составом от четырех до десяти истребителей Ме-109. Стало ясно, что основные силы авиации противника сосредоточены на аэродромах в районе Кишинева, Ясс, где накапливались ударные группировки наших фронтов.

Командование полка неоднократно одобрительно отзывалось о результатах наших воздушных разведок.

Однажды начальник разведки полка капитан Куликов поставил нам задачу сфотографировать побережье Днестровского лимана в районе города Аккермана. По карте уточнили отрезок побережья противника для фотографирования, масштаб съемки и

высоту полета. Выполнив задание к назначенному сроку, мы представили фотосхему с данными дешифрирования объектов противника. На следующий день неожиданно в полк прибыл артиллерист-подполковник с претензиями, что мы не так сделали съемку. Оказывается, фотографирование вражеского берега выполнялось в интересах десанта и артиллеристов, и им обязательно для привязки надо было захватить побольше суши и в более крупном масштабе.

Что делать? Война есть война. И мы, поругивая в душе артиллеристов, повторно пошли на задание. Противник открыл по нам ураганный огонь. Добиться внезапности уже невозможно. Пришлось делать четыре захода, чтобы выполнить просьбу артиллеристов.

А все могло быть гораздо проще, если бы сразу нам четко поставили задачу. Фактически мы даже не знали, в чьих интересах выполняется фотографирование, какие объекты интересуют в первую очередь. Пришлось высказать свои пожелания начальницу разведки полка, чтобы по возможности на согласование задания на разведку с представителями взаимодействующих частей приглашали и непосредственных исполнителей - летчиков разведывательного звена. Этот эпизод лишний раз подтверждает, что на войне любая информация должна быть точной, проверенной, поэтому и задачу надо ставить точно и продуманно. Следует отдать должное капитану Куликову. Он всегда прислушивался к нашим пожеланиям, делая выводы на будущее. Больше у нас подобных недоразумений не было.

В те дни, когда готовилась наступательная операция, особенно активизировалась партийно-политическая работа. В нашем полку партийные и комсомольские активисты рассказывали молодежи о своем личном опыте, учили ее действовать в любой обстановке смело, решительно, проявлять инициативу и настойчивость в выполнении боевой задачи.

Вспоминается одно из комсомольских собраний эскадрильи с повесткой дня: «Комсомолец, возьми себе в пример подвиги героев нашего полка». В эскадрилью прибыло молодое пополнение и многие не знали о боевых делах Героев Советского Союза Авдеева, Гриба, об их дружбе с теми, кто обеспечивает подготовку самолетов и оружия на земле. Немало было сказано о лучших летчиках и специалистах нашей эскадрильи.

Молодые комсомольцы с огромным интересом и вниманием слушали рассказ о подвигах однополчан. В своих коротких выступлениях они выражали гордость, что им оказано большое доверие воевать в прославленном гвардейском полку, и давали клятвенное обещание сражаться геройски до полной победы над

фашизмом.

Активная воспитательная работа велась повсюду. Опытные воздушные бойцы, техники, механики, когда выдавалось свободное время, встречались с молодежью на стоянках самолетов, в палатках и землянках. Молодежь обретала крылья и уверенность в победе не только в ходе учебных, и боевых вылетов, но и на земле в общении с бывалыми воинами, познавшими на своем личном опыте, какой нелегкой ценой добывается успех в воздухе.

Все это положительно сказывалось на делах не только нашей эскадрильи, но и всего полка.

Однажды ко мне обратился старший техник по фотооборудованию старший лейтенант Комаров с предложением:

- Есть задумка, командир, расширить возможности Як-9 при фотографировании. Вместо одного аэрофотоаппарата в грузовом отсеке установить два АФА-И. Это позволит почти вдвое увеличить захват на местности при фотосъемке.

- Заманчивая идея! Но поместятся ли два фотоаппарата в грузовой кабине?

- Поместятся. Мы уже прикинули и даже разработали конструкцию самой установки и ее крепление к фюзеляжу, - продолжал Комаров.

- А за счет чего предполагается увеличить захват на местности?

- Все очень просто. За счет раствора углов установки каждого фотоаппарата относительно вертикальной оси.

- Так это же приведет к искажению изображения на фотосхеме, - высказал я сомнение.

- Конечно, незначительная разность в масштабе будет, но практически она не повлияет на возможности по дешифрированию аэрофотоснимков.

На следующий день Комаров показал мне основание для установки фотоаппаратов, изготовленное в ПАРМе из стальных труб. Пришлось провести доработки и в системе управления фотоаппаратами из кабины летчика с целью обеспечения включения и выключения обоих АФА-И с одного щитка.

Два дня наши техники не покладая рук трудились над реализацией своего замысла. Мы с нетерпением я большим интересом ждали окончания работ. И вот установка готова. Я решил сфотографировать наш аэродром, имеющий значительные размеры, с одного захода. Через несколько часов мы с любопытством рассматривали монтажную схему и изображение объектов аэродрома. Схема была так искусно сделана, что никто из присутствующих не смог обнаружить какого-либо изъяна или

отличия от обычной аэрофотосъемки, выполненной одним фотоаппаратом.

Пришли в землянку к командиру эскадрильи и положили на стол фотосхему. Капитан Гриб с интересом стал рассматривать снимки, отыскивая стоянку наших самолетов, не понимая истинной причины нашего вторжения.

- Неплохие снимки получились. А самолегы на стоянке замаскированы плохо, просматриваются с воздуха без труда. Надо принимать дополнительные меры по маскировке. Могут пожаловать «мессеры» в гости и устроить небольшой фейерверк… Вот молодцы, что своевременно сделали съемку и доложили. Кто же ходил парой? - спросил командир эскадрильи.

- Товарищ командир, в том-то и дело, что эта фотосъемка выполнена не парой, а одним самолетом и с одного захода, - с нескрываемым удовлетворением ответил я.

- Не может быть. Вот же, на схеме видно, - показал Гриб на смонтированные снимки.

- Все правильно, товарищ командир, на схеме смонтированы снимки двух фотоаппаратов… Это наши техники придумали такую установку.

Капитан Гриб сразу понял ценность рационализаторского предложения.

- Молодцы, технари! Теперь с этой установки ты, Воронов, можешь фотографировать с одного захода любой аэродром. Спасибо Комарову, - заключил он.

Об изобретении техников стало известно командованию полка и всему личному составу. Самоотверженный труд, смекалка старшего лейтенанта Комарова и лейтенанта Горячева были отмечены орденом Красной Звезды.

Подобных примеров инициативы, находчивости и творчества техников и механиков было много. Усилия личного состава способствовали повышению боевой эффективности авиационной техники и оружия, качественному выполнению поставленных заданий.

Рядовой партии

Нелегко молодому летчику, технику добывать авторитет и уважение товарищей. На фронте авторитет достигался не словами, а боевыми делами, мужеством и отвагой в бою. Различных ловкачей, трусов распознавали быстро и давали им должную оценку. Не находили поддержки и те люди, у кого слова расходились с делами, кто проявлял эгоизм, гнался за славой, свои интересы ставил выше интересов эскадрильи, полка.

Разумеется, такие люди не в почете и в наше время. Они наносят ущерб общему делу, делу боевой готовности, подрывают авторитет коллектива, партийных и комсомольских организаций. Но в боевых условиях этот ущерб особенно ощутим, потому что он измеряется зачастую человеческими жизнями.

Зато сколько радости дает сознание того, что твой труд, боевая работа приносят пользу не только самому, но прежде всего коллективу, товарищам, что они верят тебе, уважают, доверяют. Вот такую радость я ощутил на фронте 6 августа 1944 года. В этот день меня приняли кандидатом в члены партии.

Заседание партбюро полка, на котором рассматривалось мое заявление, проходило в лесопосадке вблизи командного пункта. Все члены партбюро одобрительно отнеслись к моему решению, поддержали меня, но когда стал выступать парторг, из землянки выбежал оперативный дежурный и крикнул:

- Лейтенанту Воронову срочно вылетать на разведку.

От командного пункта полка до стоянки третьей эскадрильи было около двух километров. Никакой машины рядом не оказалось. До своего самолета я смог бы добежать за десять минут. А время терять нельзя. Выручил меня парторг капитан Леонов. Он прервал свое выступление, провел голосование и тут же сказал:

- Ты единогласно принят кандидатом в члены ВКП(б). Поздравляю. Бери мой велосипед и поезжай к самолету. Это будет твой первый боевой вылет коммунистом, рядовым великой партии Ленина. Желаем тебе успешного полета.

Поблагодарив всех товарищей за оказанное доверие,:я вскочил на велосипед и помчался вдоль лесопосадки к своему верному «яку». У самолета меня уже ожидали адъютант эскадрильи с картой и ведомый летчик Мухин.

- Получено приказание срочно разведать и сфотографировать аэродром Измаил.

Задание для нас было обычным, пришлось только уточнить масштаб аэрофотосъемки. По пути к самолету я успел сказать Алексею Мухину:

- Внимательно смотри за воздухом во время захода на фотографирование. При подходе к аэродрому вас могут прихватить «мессеры»… Не отставай.

Натренированным движением с ходу вскочил в кабину «яка», запустил мотор - и мы в воздухе, курс - к линии фронта. Всего несколько минут прошло с того момента, когда я стоял перед членами партбюро. И мыслями я еще там. Чем ответить на доверие? Только одним - образцовым выполнением каждого боевого задания.

На бреющем, прижимаясь к воде, выскочили к Черному морю и взяли курс вдоль береговой черты. На этот раз я решил подойти к Измаилу с юга, со стороны противника, что должно было, по моим расчетам, обеспечить внезапность выхода на цель.

Я на память знал все ориентиры и, по сути дела, без помощи карты выполнял полет по выбранному маршруту. Чтобы ввести в заблуждение противника, несколько раз меняем курс с учетом избранного направления захода па цель для фотографирования. Едва не задевая верхушки зарослей камыша, проскакиваем гирло Дуная между Сулиной и Измаилом и берем курс на юго-запад. Через несколько минут взмываем вверх и на полных оборотах мотора набираем высоту четыре тысячи метров. Отсюда открывается панорама дельты Дуная. Отыскиваю взглядом небольшой городок Измаил,. где-то севернее расположен грунтовый аэродром. С него в первый день войны взлетали летчики-черноморцы на перехват вражеских самолетов. А теперь на этом аэродроме притаились фашистские «мессеры», которые пытаются перехватывать нас.

Уточнив ориентировку, доворачиваем на цель и пикируем до высоты три тысячи метров. На максимальной скорости проносимся над Измаилом, в горизонтальном полете включаю аэрофотоаппараты. Мухин на месте. Цепкий парень, молодец.

На границе аэродрома заметил замаскированные восемь самолетов Ме-109. Взлететь они не успели. И на этот раз нам удалось перехитрить врага, не ожидавшего нашего появления. Сзади вспыхнули шапки разрывов зенитных снарядов. Задача выполнена. Теперь главное - избежать встречи с истребителями противника. Самый верный путь достижения этой цели - прижаться к земле и одновременно изменить курс полета. Так и действуем. Полупереворотом перевожу свой «як» в отвесное пикирование до высоты примерно триста метров, затем плавно уменьшаю угол и у самой земли вывожу машину в горизонтальный полет. Через несколько минут отворачиваем вправо почти на девяносто градусов к береговой черте. Наш расчет и на этот раз оказался правильным. Противнику не удалось перехватить нас. Впереди показались родные берега Днестровского лимана, а там, совсем рядом, и наш аэродром. Но успокаиваться еще рано, внимательно наблюдаю за ведомым и задней полусферой, свято выполняя заветы бывалых воздушных бойцов - не забывать об осмотрительности до самой посадки.

Бреющим проносимся над нашей стоянкой и резко взмываем вверх боевым разворотом, салютуя об успешном выполнении задания. По установившейся традиции, к нашим самолетам собираются техники и механики. Первым, как обычно, вскакивает

на плоскость самолета стартех звена Гриль:

- Как слетали, командир? Как работала матчасть?… С нетерпением ждет ответа и мой новый механик старшина Иван Суховицкий. С другой стороны кабины на плоскость забирается техник по фотооборудованию лейтенант Горячев, открывает крышку грузового отсека и приступает к снятию фотоаппаратов, чтобы, не теряя времени, доставить отснятую пленку в фотолабораторию для обработки и изготовления монтажной схемы. С чувством удовлетворения и благодарности крепко пожимаю руки механика и стартеха:

- Все отлично. Никаких замечаний нет. Техника работала как часы.

Подходит Алексей Мухин, докладывает о выполнении задания. Закуриваем, и он подробно рассказывает, что ему удалось заметить во время полета. Такой порядок заведен с первого нашего совместного вылета.

Возвращение друга

Однажды в солнечный жаркий день мы сидели в тени деревьев лесопосадки вблизи самолетов и проводили разбор очередного боевого вылета. К нам неожиданно подошел, прихрамывая, худощавый лейтенант в темно-синем рабочем кителе. Присмотревшись к нему, я вдруг понял, что это Сергей Денисов.

- Неужели это ты? Сергей?… Живой! - невольно вырвалось у меня.

Мы крепко, по-мужски обнялись. Молодые летчики с нескрываемым любопытством смотрели на нас. Пока Денисов был в госпитале, летный состав эскадрильи почти полностью обновился. Естественно, Сергея Денисова никто из присутствующих не знал.

После взаимных приветствий я представил летчикам моего друга. По лихорадочному блеску глаз Сергея я понял его безмерную радость и счастье. Шесть долгих месяцев Денисов лечился в госпиталях и жил надеждой вернуться в строй. Как же он изменился! Перед нами стоял невероятно худой, ссутулившийся, бледный, с глубоко запавшими глазами человек.

- Вот вырвался, наконец, даже не верится, что я в родном полку, - говорил Денисов. - И рад, рад, что тебя, Володя, встретил.

Мне показалось, что Сергей стал ниже меня ростом.

- Да, брат, вырос в обратную сторону на три сантиметра, - неловко пошутил он. - Дважды оперировали правую ногу, пытались вытянуть и срастить кость, но ничего не получилось.

Так и осталась одна нога короче. Предлагали еще одну операцию, но я не согласился. И так намучился до предела.

Сергей подробно рассказал о своих мытарствах по госпиталям, о тяжких мучениях и переживаниях, выпавших на его долю после памятного февральского боя с «мессерами». Вечером в общежитии, увидев его выступающие кости, длинные тонкие ноги и болтающиеся как плети руки, пораженный его видом, я невольно подумал: «Как же искалечили тебя фашисты! Тебе ли, Сережка, думать о полетах?»

Уловив мой сочувствующий взгляд, Сергей сказал:

- Ничего, Володя, мы еще повоюем. Были бы кости, а мясо нарастет. Ты бы лучше помог мне получить разрешение приступить к полетам. Я тебе честно скажу, при выписке из госпиталя я умышленно не комиссовался, иначе бы меня списали подчистую. У меня же, кроме переломов ног, поврежден и позвоночник, выбиты зубы, о другом я уже не говорю, - сдерживая слезы, говорил Денисов.

Как я понимал его!

Но вернулся же в строй наш черноморский летчик - Иван Любимов. После тяжелого ранения в воздушном бою и ампутации ступни он продолжал летать и воевать, стал командиром 11-го гвардейского истребительного авиаполка, а затем - командиром истребительной дивизии.

Самое активное участие в судьбе моего друга принял командир эскадрильи Гриб. Он посоветовал Сергею лично обратиться к командиру полка, но, по-видимому, предварительно уже переговорил с ним о Денисове. Поэтому при встрече Авдеев только спросил Денисова:

- Как себя чувствуешь, орел? Не забыл, как надо держаться за ручку?

Сергей бодро ответил, что чувствует себя хорошо и хочет летать.

- Вот и хорошо! Приступай к полетам. Передай Грибу, что я разрешил, - закончил короткий разговор Авдеев.

Радости нашей и ликованию не было предела. Трудно было верить, что сложный вопрос так быстро решился. Я попросил командира эскадрильи назначить Денисова в мое звено, и через несколько дней мы уже начали вывозные и тренировочные полеты, сначала на спарке Як-7у, а затем и на боевой машине Як-9.

Нельзя было не восхищаться настойчивостью и терпением Сергея. Он никогда не жаловался на усталость или боли. Летал отлично и быстро набирал силу. Большую заботу, внимание и такт в отношении Денисова проявил и наш врач полка майор

Максимкин. Сознавая больше других тяжесть полученных Денисовым травм, он приложил немало энергии и сил, чтобы обосновать допуск его к полетам в порядке исключения.

Участие и помощь командиров, благожелательное отношение друзей и товарищей помогло сохранить в боевом строю прекрасного летчика. Денисов быстро окреп физически, восстановил навыки в технике пилотирования а к началу Ясско-Кишиневской операции был в полной готовности к новым схваткам с врагом.

Авдеевская школа

В летной судьбе моего друга проявилась одна из замечательных черт характера нашего командира полка -его доброта. Михаил Васильевич Авдеев был прекрасным летчиком-истребителем, храбрым воздушным бойцом, требовательным и суровым командиром, но в то же время добрым и внимательным человеком. Он не боялся ответственности за свои решения и действия, хотя порой и превышал права. Строго взыскивая с пьяниц и трусов, он в то же время щедро поощрял достойных и отличившихся, представлял их к наградам.

Михаил Васильевич прежде всего проявлял заботу о высокой боевой выучке летчиков, организованности и дисциплине, постоянно поддерживал и развивал у подчиненных чувство гордости за свой полк, ответственность за его честь и славу. Он постоянно жил делами и заботами коллектива.

На нашем аэродроме от зари до зари кипела боевая работа: один за другим чередовались вылеты на разведку, сопровождение штурмовиков. Мы постоянно несли боевое дежурство, активно готовили молодых летчиков. Им преподносились уроки групповой слетанности в составе пары и звена, воздушных боев, стрельбы по наземным целям. Но установившейся традиции и по инициативе командира полка нередко проводились над аэродромом, на глазах у всего личного состава показательные воздушные бои. Следует отметить, что командир полка умело развивал среди летчиков дух состязательности. Летный авторитет ценился превыше всего, всегда был на первом плане. Однажды Авдеев организовал показательные воздушные бои на малой высоте, в которых принимали участие командиры эскадрилий. Условия состязаний на этот раз были сложные: «противники» сходились на встречных курсах на высоте всего лишь сто метров, после чего начиналось свободное маневрирование в вертикальной и горизонтальной плоскостях, чтобы занять выгодное положение для атаки сзади. В первой схватке помериться силами предстояло

командирам первой и второй эскадрилий капитанам Феоктистову и Кологривову. В поединке победителя с командиром нашей, третьей эскадрильи капитаном Грибом и должен был выявиться сильнейший среди комэсков в полку.

На стоянках возле самолетов собрались группами летчики, техники и механики в ожидании захватывающего зрелища. Равнодушных не было. Со всех сторон слышались громкие реплики, подначки, шутки, смех. Каждому хотелось видеть победителем своего командира. А пока соперники занимали места в самолетах, шли словесные баталии болельщиков.

И вот состязание началось. В бою первой пары более искусным оказался Кологривов, ему удалось па косой петле добиться преимущества и в дальнейшем, при маневрировании, «дожать» «противника», зайти ему в хвост.

Попытки Феоктистова уйти из-под удара предельным виражом ни к чему не привели. Со стоянки самолетов второй эскадрильи слышались радостные крики по случаю победы командира.

После непродолжительного перерыва на финальный поединок взлетели Гриб и Кологривов. На стоянках затаили дыхание. Кологривов был вдохновлен победой над сильным соперником в первом бою и не намеревался уступить Грибу. Но мы хорошо знали характер нашего командира, его упорство и настойчивость. В общем, противники были достойны друг друга.

И вот они сошлись над центром летного поля, мчались навстречу друг другу на максимальной скорости, оставляя сзади черные шлейфы дыма. Почти одновременно оба самолета круто взмыли вверх, наполняя воздушное пространство пронзительным гулом моторов. Мы напряженно следили за действиями «яка» с номером «22», прекрасно понимая большое значение начального этапа схватки. Именно в этот момент шла борьба за превосходство в высоте. А Грибу удалось сразу же перехитрить «противника». Он оказался чуть выше и захватил инициативу. «Яки» в руках опытных и искусных воздушных бойцов с оглушительным ревом выписывали невероятные и рискованные фигуры, едва не задевая верхушки деревьев. Гриб, сохраняя преимущество в высоте, постепенно подбирался к хвосту «противника».

В конце концов Кологривову пришлось перейти на горизонтальный маневр, так как весь запас высоты и скорости был исчерпан. Несколько раз в процессе предельного виража нам казалось, что самолет Кологривова заденет крылом землю или деревья, но в самый последний момент он успевал выхватить машину. В эти критические моменты наблюдавшие поединок с

земли невольно ахали или пригибались. В захватывающей и опасной схватке сильнейшим оказался Гриб. При явном его превосходстве бой был прекращен по команде командира полка.

Михаил Васильевич следил за ходом поединка с вышки командного пункта и четко определял момент прекращения схватки, хорошо понимая, что в пылу азарта летчики могут допустить и непоправимую ошибку.

В этот день в третьей эскадрилье был настоящий праздник, все искренне радовались победе командира и гордились, что они служат под началом такого замечательного летчика, каким был Михаил Иванович Гриб.

- Вот научитесь так владеть машиной, не страшны вам никакие «мессеры», - говорили бывалые молодым летчикам после этих показательных воздушных боев.

Пример боевых летчиков-фронтовиков оказывал благотворное и сильное воздействие на молодежь, способствовал воспитанию у нее высоких бойцовских качеств.

Вместе с тем не обходилось и без срывов. А один случай едва не закончился трагически. Как-то вечером после полетов нас срочно вызвал командир эскадрильи. Подойдя к командирской землянке, мы услышали громкий и гневный голос Гриба, распекавшего кого-то.

В землянке мы увидели разбушевавшегося Гриба а курносого лейтенанта, командира звена, который стоял перед комэском и молчал, потупив взгляд. Этот лейтенант недавно прибыл к нам в полк, но уже не один раз приносил неприятности.

- Сейчас сообщили, - увидев нас, сказал Гриб уже нормальным тоном, - что на полигоне при стрельбе по щиту ранен в ногу летчик, руководитель полетов на полигоне. Вот этот летун, - показал он на лейтенанта, - не осмотревшись и не убедившись в разрешении стрельбы, открыл огонь по мишени, когда там находился человек. Какой же ты летчик-истребитель, если не видел выложенный крест - знак запрета стрельбы и человека возле щита!

Негодованию Авдеева не было предела, и он, не раздумывая, приказал отстранить виновника от занимаемой должности и от полетов.

Командир полка сам не пил и страшно не любил пьяниц, тех, кто злоупотреблял и не знал меры, забывая о своем долге и предназначении на фронте. Авдеев жестоко карал за пьянство даже боевых и заслуженных летчиков. Он придумал и применял на практике такое наказание - отбирал у провинившихся награды и хранил их у себя в сейфе до тех пор, пока не убеждался в том, что наказание подействовало и виновный исправился. Такая кара

на фронте для всех была самой строгой и, как правило, приносила пользу.

Все в полку любили и уважали Михаила Васильевича, но в то же время и побаивались, зная, что Авдеев спуску не даст. Таков уж у него был характер и такова школа.

На Констанцу

По замыслу Ставки Верховного Главнокомапдования Чер поморский флот в ходе Ясско-Кишиневской операции

должен был содействовать войскам 3-го Украинского фронта в окружении и уничтожении приморской группировки немецко-румынских войск, оказать содействие войскам при форсировании Днестровского лимана и реки Дунай, наносить массированные удары авиацией по военно-морским базам противника Констанца и Сулина. К участию в операции привлекалось более трехсот боевых самолетов. Они должны были наносить массированные удары по военно-морским базам с широким применением разведывательной, бомбардировочной и штурмовой авиации. Впервые за весь период войны на Черном море достигалась небывалая по своей ударной мощи концентрация сил авиации флота. Основная роль отводилась 13-й авиадивизии пикирующих бомбардировщиков, имеющей в своем составе два авиаполка (40-й и 29-й) на самолетах Пе-2 и один истребительный авиаполк (43-й) на самолетах Р-39 «Аэрокобра».

Наш 6- й гвардейский истребительный авиаполк придавался на период операции командиру авиадивизии и должен был прикрывать 29-й авиаполк пикировщиков. В ходе подготовки к воздушной операции большое внимание уделялось отработке тесного тактического и оперативного взаимодействия между различными родами авиации, частями и соединениями.

Командир 13-й авиадивизии пикирующих бомбардировщиков подполковник И. Корзунов за несколько дней до начала наступления поставил задачу командирам полков и ведущим групп на первый боевой вылет, а затем провел со всем летным составом розыгрыш «пеший полетному». Эта форма подготовки летного состава во время завершающего периода войны нашла широкое распространение и приносила большую пользу. Мы близко познакомились с нашими новыми боевыми друзьями, летчиками-пикировщиками, что имело первостепенное значение для успеха операции. В заключение наших совместных занятий по инициативе Авдеева был показан сложный пилотаж на малой высоте на Як-9.

Свое летное мастерство продемонстрировал штурман нашего

полка старший лейтенант П. Новиков. Пилотировал он действительно мастерски и очень смело. Каскад вертикальных фигур вызвал всеобщее восхищение не только летчиков-бомбардировщиков, но и бывалых летчиков-истребителей. Несколько раз при выводе из пикирования у находящихся на земле вырывались невольные возгласы. Казалось, что «як» неминуемо воткнется в землю - так низко и рискованно действовал Новиков.

Подобные «смотрины» убедительно показывали, на что способен наш «як» в умелых руках, вызывали уважение и доверие летчиков-бомбардировщиков к своим защитникам - истребителям.

20 августа войска 2-го и 3-го Украинских фронтов после мощной авиационной и артиллерийской подготовки перешли в наступление в районе Ясс и Бендер, прорвали оборону противника и на следующий день продвинулись вперед на 30-40 километров. В ночь с 21 на 22 августа особая группа 46-й армии приступила к форсированию Днестровского лимана. Под руководством командующего Дунайской флотилией контр-адмирала С. Г. Горшкова успешно были высажены десанты в районе Аккермана. Противник не смог сдержать натиска наших войск и стал поспешно отступать.

В соответствии с планом воздушной операции по уничтожению плавсредств в военно-морской базе Констанца 20 августа был осуществлен первый массированный удар, а 21 августа выполнены еще два мощных удара авиации, в результате которых противнику были нанесены тяжелые потери. Полки пикирующих бомбардировщиков под прикрытием двух полков истребителей выполняли полет к цели и обратно над морем на удалении 50-60 километров от берега с целью маскировки и обеспечения внезапности удара. 40-й авиаполк пикировщиков наносил удар с севера, а 29-й авиаполк под прикрытием 6-го гвардейского авиаполка - с юга.

Сложность этих боевых вылетов для истребителей заключалась в том, что протяженность маршрута была предельной по запасу топлива. Расчеты показывали, что в случае продолжительного воздушного боя с истребителями противника горючего для возвращения на свой аэродром не хватит, и мы планировали в этом случае произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

Рано утром 20 августа с трех аэродромов вблизи Одессы одновременно начали взлетать пикировщики Пе-2 и истребители прикрытия Як-9 и Р-39. В первом вылете приняли участие 59 Пе-2 и 77 истребителей. Всего 136 самолетов. Пикировщики следовали

по маршруту в колонне шестерок, бомбовый удар наносили с пикирования, с высоты 4000 метров звеньями с индивидуальным прицеливанием. От 40-го авиаполка выделялась шестерка снайперов, которая действовала самостоятельно и наносила удар но кораблям в базе с высоты 2200 метров.

Каждую шестерку бомбардировщиков прикрывала четверка или шестерка истребителей непосредственного прикрытия, которые располагались на флангах попарно. Кроме того, от каждого истребительного авиаполка назначались ударные группы в составе шести-восьми истребителей, которые располагались выше боевых порядков бомбардировщиков и имели задачу не допустить истребителей противника к прикрываемым Пе-2. От нашего полка назначалась также группа расчистки воздуха в составе девятки Як-9. Эту группу возглавил командир полка Авдеев. Она следовала впереди общего боевого порядка и имела целью сковать боем истребители противника.

В первом вылете 20 августа мне было доверено возглавить шестерку Як-9 и выполнять задачу непосредственного прикрытия замыкающей шестерки «пешек» 29-го авиаполка. Наша группа попарно располагалась на флангах и сзади с превышением относительно прикрываемых бомбардировщиков. Со мной в паре ведомым впервые после длительного перерыва летел мой друг Сергей Денисов. Каждой паре были определены ответственные секторы наблюдения и порядок действия при атаках истребителей противника. В этом необычно продолжительном полете приходилось прежде всего проявлять заботу об экономии бензина, поэтому до цели стремились сохранить место в боевом порядке на минимально допустимой скорости и пониженном режиме работы мотора.

Полет до цели протекал в основном по плану. Пришлось, правда, немного понервничать в связи с тем. что наша замыкающая шестерка Пе-2 уклонилась далеко на юг. Поэтому для выхода на цель пришлось несколько дольше идти над вражеской территорией, подвергаясь повышенному риску.

Но вот впереди показались очертания порта Констанца, и тут же перед нами выросла стена разрывов зенитных снарядов. Пришлось начать противозенитный маневр. Не упуская из виду подопечных, мы внимательно следили за задней полусферой: с той стороны вероятнее всего могли появиться «мессеры».

Наступил один из самых ответственных моментов боевого полета: выход бомбардировщиков на цель и переход в крутое пикирование для прицеливания и сброса бомб. По собственному опыту мы хорошо знали, как важно не упустить этот момент, иначе безнадежно отстанешь и не прикроешь «пешки» на выходе

из атаки. И вот они без доворота резко перешли почти в отвесное пикирование, мы ринулись следом за ними.

Прорвавшись через завесу зенитного огня, бомбардировщики сбросили свой смертоносный груз. На максимальной скорости проносимся над портом и доворачиваем в сторону открытого моря. Хорошо видны в порту облака взрывов и дыма от возникших пожаров - это результат удара впереди идущих групп. Можно с уверенностью сказать, что врагу нанесены ощутимые потери. «Мессеры» не появлялись, пока все спокойно. По радио слышу голос командира эскадрильи Гриба:

- Орлы! Отходим! Не отставать от «пешек».

Это означает, что следом за нами где-то рядом следует ударная группа. Топливо у всех на пределе, надо тянуть до своих берегов, вот Гриб и торопит нас с отходом. Мои подопечные - шесть «пешек» тоже спешат занять свое место в строю. И в этот момент внизу, па фоне воды мой взгляд ловит силуэт еще одной «пешки», отставшей, по-видимому, от другой группы, идущей впереди.

Почему она не набирает высоту, летит так низко? Видимо, что-то случилось. Возможно, попал зенитный снаряд. Самолет уже совсем низко. Задев плоскостью за воду, он переворачивается и исчезает в пучине волн. Не обошлось без потерь и на этот раз.

Кричу по радио:

- «Громобой»! «Громобой»! (это позывной самолетов-спасателей), на удалении пятнадцати километров от берега произвела вынужденную посадку «пешка»!

Повторяю эту фразу несколько раз в надежде, что мое сообщение примет экипаж гидросамолета и подоспеет на помощь ребятам, оказавшимся в беде. Наша группа все дальше уходит в море с набором высоты. Берем курс к своим берегам. Самое трудное позади: отошли от вражеских берегов на значительное расстояние, и теперь появление «мессеров» маловероятно. Высота 4000 метров. Медленно тянется время. С момента взлета прошло около двух часов. Бензин на исходе, невольно возникает вопрос: «Дотянем ли?» Рядом со мной в строю Денисов, мой верный друг. Жестом правой руки привлекаю его внимание и спрашиваю: «Как дела?» В ответ он поднимает руку, что означает - все в порядке. Молодец Сергей, держится в строю, как будто не было ранения и шестимесячного перерыва.

Через некоторое время обратил внимание, что самолет Денисова летит рядом, а головы за стеклом фонаря не видно. Невольно вздрагиваю и нажимаю на кнопку передатчика: «Двадцать четвертый?» И тут же появляется лицо моего друга. Успокаиваюсь и киваю ему головой, все, дескать, в порядке, не

волнуйся. Впереди показались знакомые очертания Днестровского лимана. Вот и родная земля. Теперь наверняка дотянем. Снижаемся вслед да «пешками», не долетая до их аэродрома, отворачиваем и с ходу, один за другим идем на посадку. Подруливаем к стоянке и выключаем моторы. На этот раз техники а механики заждались, необычно длительным был полет. Радостно встречают нас друзья. Мой механик Иван Суховицкий первым делом полез на плоскости, чтобы проверить остаток топлива. Слепну голос:

- Командир, на чем же вы долетели? Баки-то почти сухие!

- На самолюбии, Иван Ильич, и па честном слове, - улыбаюсь в ответ.

У всех хорошее настроение. Сложный боевой полет выполнен успешно. Ко мне подходит Денисов, другие летчики и докладывают о выполнении задания. Для молодых это был серьезный экзамен. Возбужденные летчики делятся своими впечатлениями о полете, рассказывают о том, что удалось им увидеть в воздухе и па земле. Направляемся к командирской землянке для доклада. Сзади, прихрамывая, идет Денисов. Я остановился, подождал его. Хочется ободрить и поддержать друга.

- Как самочувствие?

- Да ничего, как будто выдержал.

- А чего прятал голову в кабину? Я даже заволновался. Куда, думаю, делся?

- Знаешь, Володя, - признался Сергей. - В одной позе сидеть долго тяжело, болит позвоночник. Вот я и сползал вниз, менял позу, чтобы избежать болей. Немного передохну и опять занимаю нормальное положение на сиденье. Как-никак, а летали больше двух с половиной часов. Тяжеловато.

…Детальная подготовка летного состава на земле обеспечивала успешное выполнение сложного боевого полета, четкое взаимодействие тактических групп бомбардировщиков и истребителей. Вылетевшие на перехва1 истребители противника не решились вступить в бой и поспешно ретировались. Мы потеряли несколько самолетов от зенитного огня в районе цели.

21 августа мне довелось со своими товарищами выполнить еще два боевых вылета на прикрытие Пе-2, которые бомбили Констанцу. Всего за время воздушной операции было произведено 1773 самолето-вылета, сброшено более тысячи бомб различного калибра.

В результате в порту Констанца были потоплены эскадренный миноносец, подводная лодка, пять торпедных катеров, три сторожевых катера, пять десантных барж, танкер, пароход,

плавдок, нанесены серьезные повреждения причалам и другим портовым сооружениям. Воздушные удары по портам Констанца и Сулина сыграли значительную роль в обеспечении приморского фланга 3-го Украинского фронта и создали благоприятные условия для действий Черноморского флота.

Это был первый опыт массированных ударов авиации Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне.

Штурмуют истребители

Впервые дни наступления летчики нашего полка действовали с предельным напряжением, выполняли по нескольку вылетов на различные задания: сопровождали бомбардировщики и штурмовики, штурмовали колонны отступающих немецких и румынских войск. Разведчики обнаружили на одной из железнодорожных станций скопление эшелонов с техникой и живой силой врага. Командир полка Авдеев принял решение немедленно нанести штурмовой удар по этой станции всем составом полка и лично повел своих «орлов» на штурмовку.

Группа за группой, парами и четверками истребители атаковали железнодорожные эшелоны. Хорошо было видно, как после метких очередей вспыхивали пожары на путях, а иногда высоко в небо вздымались облака черного дыма от мощных взрывов боеприпасов. Истребители-гвардейцы действовали смело и мужественно, уничтожали врага, отрезая ему путь к отступлению. Мощь сокрушительных ударов по противнику непрерывно нарастала.

Как- то командир эскадрильи пригласил меня к себе в землянку.

- Видел, как драпают фрицы и румыны? - спросил он. - Сейчас главная задача - не дать им безнаказанно уйти. Скажу тебе откровенно, у меня особые счеты с фашистами.

Впервые я видел таким возбужденным своего командира. Я понимал его. Для тех, кто прошел войну, ненависть к врагу была священным чувством. Без этого нельзя добиться победы в смертельной схватке с сильным врагом.

- Давай-ка, Володя, слетаем по старой памяти на «свободную охоту», погоняемся за гадами, чтобы век помнили, - сказал Гриб. - Командир полка поддержал меня и разрешил вылет четверкой. Для прикрытия возьмем Акулова с Рыжкиным Как, не возражаешь? - больше для порядка спросил командир.

- С вами готов всегда и на любое задание, - ответил я с жаром.

- Ну вот и хорошо. Через пять минут вылетаем, - сказал Гриб,

пожав мне руку.

Через несколько минут мы были уже в воздухе и взяли курс к линии фронта, прижимаясь вплотную к земле.

Незабываемый подучился боевой вылет!

Мы настигли артиллерийскую батарею и разметали фашистов огнем из пушек и пулеметов. Проносились, как ураган, бреющим над колоннами войск и техники, с громом взмывали вверх, на горке переворачивали машину и пикировали, выбирая цель и открывая огонь из всех точек. Фашистские солдаты разбегались по канавам и ямам. Я восхищался мастерством Гриба. Его очереди находили врага, метко поражали выбранную цель. Я вкладывал все свое умение и опыт в каждую атаку, стремился не отставать от командира. Атака следовала за атакой. После метких очередей мы проносились так низко, что порой казалось, столкновение с землей неизбежно. Я понял стремление командира зацепить винтом пли обтекателем водорадиатора за головы разбегающихся вражеских солдат и стремился делать то же самое. Командир изредка бросал короткие фразы по радио: «В атаку!… Смотри слева!… Не увлекайся!» Большего и не требовалось: мы понимали друг друга без слов. На обратном маршруте нам удалось поджечь несколько автомобилей, создать пробку на дороге, а когда все снаряды и патроны были израсходованы, выполнили несколько заходов без огня, нагоняя страх на тех, кто принес на нашу землю столько горя и страданий.

Слышу по радио голос командира: «Хватит. Пошли домой». Качнув крыльями в ответ, я подошел ближе к ведущему. Пас не покидало радостное возбуждение после всего увиденного и пережитого в этом полете. Впереди водная гладь Днестровского лимана, а на другом берегу - аэродром. Слева показались башни старинной крепости Аккермана, Гриб решил пройти над городом и поближе рассмотреть крепость. Но что такое? По нам ударили зенитки. Мы еще ниже прижались к земле. И вдруг вижу - за самолетом ведущего потянулась белая струя. Неужто попали? Если перебили бензопровод, то «як» может вспыхнуть, и тогда единственный выход - выпрыгивать с парашютом.

- Двадцать второй! С набором, побыстрее на базу, - передаю по радио, стремясь сохранить обычный тон. В ответ слышу спокойный голос Гриба:

- Я вижу. По-видимому, мне врубили. Мотор пока работает нормально. Пошли в набор.

Надо же случиться такому! Всего противник выпустил несколько очередей, выпустил, видно, наугад и все же попал в самолет Гриба. «Хотя бы дотянул, лишь бы не вспыхнул!» - говорю

я мысленно, не спуская глаз с истребителя своего боевого друга.

Все обошлось благополучно. Уже на земле мы долго рассматривали пробоину и радовались счастливому стечению обстоятельств и исходу полета. Попади снаряд на несколько сантиметров в сторону, и быть бы беде.

- Видишь, как получается, - обратился ко мне Гриб, - враг еще огрызается. Нельзя пренебрегать опасностью даже в такой обстановке, при наступлении… Да и чего было лезть на рожон, проходить над городом, - самокритично сказал командир. - А в целом вылет получился удачным. Будут фашисты долго помнить наша атаки.

Я внимательно осмотрел ниши радиаторов и обнаружил в них немало веток и травы - последствия наших штурмовых атак.

Неравный бой

23 августа новое боевое задание - прикрывать пикировщики, наносящие бомбовый удар по портам Галац и Браилов на Дунае.

- А тебе, Воронов, как разведчику, - сказал командир эскадрильи, - звеном прикрыть Пе-2, который будет выполнять задачу контроля результатов удара и фотографировать порты после бомбежки.

В этом боевом задании ничего необычного не было. Настораживало только то, что мне придется действовать самостоятельно, без поддержки других истребителей. Ну и, пожалуй, место в боевом порядке. Мы были замыкающими. А им, как известно, чаще приходится встречаться с истребителями противника.

Времени па подготовку к вылету было очень мало и пришлось на ходу уточнять задачу летчикам звена. На своего ведомого Алексея Мухина я мог положиться, он был проверен в боевых вылетах, а вот ведомая пара вызывала беспокойство: оба летчика были подготовлены слабо и не отличались боевитостью.

Группа за группой над нашим аэродромом появлялись «пешки», за ними «по-зрячему» взлетали парами «яки». Последним появился одиночный самолет Пе-2. Нетрудно было догадаться, что это и был регистратор результатов удара, наш подопечный, которого мы и должны были прикрывать. Не успел разведчик выполнить и одного круга над аэродромом, как мы уже взлетели и пристроились к нему парами слева и справа.

Полет до цели проходил спокойно, хотя наблюдение за воздухом усложняла облачность. Мы временами маневрировали, обходили или же пыряли в нее вместе с «пешкой». При подходе к цели облачность уплотнилась, и я не обнаружил на месте

ведомой пары. Опасения оправдались: мои «старики» растерялись, и мы с Мухиным остались вдвоем. («Стариками» мы называли недавно прибывших в эскадрилью летчиков, которые были старше остальных по возрасту и длительное время проходили подготовку в тылу). Разыскивать их но было времени. Командир экипажа «пешки» с высоты трех тысяч метров приступил к фотографированию портов в просветы облачности. Наступил самый ответственный момент, «Надо усилить наблюдение за воздухом, - напоминаю себе. И в тот же миг вижу четверку «мессеров», сзади выше, которые попарно уже заходили в атаку на прикрываемую нами «пешку».

Решение пришло без промедления. Бросаю машину резко вправо, навстречу ближней паре «мессеров». Одновременно передаю по радио своему напарнику:

- Прикрой. Атакую ведущую пару!

А командиру «пешки» настойчиво рекомендую:

- Сзади четверка «мессеров». Давай побыстрее в облака.

Положение наше действительно не из приятных. На стороне противника не только количественное превосходство, но и преимущество в высоте. В такой обстановке можно вести только оборонительный бой, не допуская «мессеров» к «пешке».

Первую пару «мессеров» мне удалось отсечь длинной очередью из обеих огневых точек. Но, как и следовало предполагать, к «пешке» стремительно бросилась вторая пара вражеских истребителей. Энергично переламываю машину в их сторону, чтобы сорвать и эту атаку. Мое внимание приковано к ведущему самолету врага. Позабыл и о своем ведомом, и об опасности попасть под удар других «мессеров». Лишь одна мысль владела мной: «Сорвать атаку… спасти «пешку»!» Время, казалось, замерло, секунды тянутся долго, просто мучительно. «Мессер» наседает на «пешку» и вот-вот откроет огонь. Неужто нет выхода? Подавшись вперед, ловлю его в прицел, корректирую по трассе: надо, чтоб она прошла перед носом фашиста, чтоб он увидел и отвернул, отказался от атаки.

За хвостом «пешки» появились белые клубочки разрывов. Это стрелок начал сбрасывать «хлопушки» - боевые пакеты для защиты задней полусферы, которые после отделения от самолета на парашютике взрывались и могли повредить истребитель, оказавшийся сзади. «Молодцы, ребята, не теряются!»

Конечно, для опытного истребителя эти «хлопушки» реальной угрозы не представляют и его не испугают, но в такие моменты, когда решается вопрос жизни, все средства в бою хороши. Именно так поступали опытные летчики. И «мессер» отвернул. Трудно сказать, что заставило его это сделать: пли мои очереди из пушки

и пулемета, или «хлопушки», или, наконец, боязнь вскочить в кучевое облако, к которому приближалась «пешка». Скорее всего, все вместе взятое.

И вот «пешка» нырнула в облако, теперь она в безопасности, да и я не связан маневром. Что ж, теперь, используя облачность для маскировки, решаю атаковать нахального «мессера» и проучить его. Следом за «пешкой» вскакиваю в облачность и сразу же беру ручку на себя, чтобы набрать высоту для атаки сверху. Мой расчет оправдался: я оказался выше «мессеров». И слева внизу увидел одного из них, только что отвернувшего от облаков. Кладу свой послушный «як» на спину и с полупереворота устремляюсь вниз на врага. Вращаю машину влево, ловлю в прицел белые кресты «мессера». Дистанция сокращается медленно. Пытаюсь остановить силуэт вражеского истребителя в перекрестии прицела и открываю огонь. Трасса проходит по левой плоскости «мессера», чуть доворачиваю нос и снова жму на кнопки управления оружием. Мой «як» вздрагивает от очередей, слышу звуки выстрелов пушки и пулемета. Именно в этот момент особенно остро ощущаешь недостаточность вооружения Як-9. Как бы хорошо было иметь еще дополнительно пару пушек или пулеметов и тогда бы не пришлось так долго вести огонь и так тщательно прицеливаться. Ведь успех боя решает маневр и огонь.

Все- таки вторая очередь настигла фашиста, от левой плоскости «мессера» что-то отделилось, вероятно, кусок обшивки, и вражеский самолет почти отвесно пошел вниз, к земле. Что это? Беспорядочное падение или попытка резким снижением оторваться от преследования? А я, как назло, в этот момент неожиданно вскакиваю в облака и теряю из виду противника. «Какая досада! Неужели ушел?»

Выскочив из облаков на высоте нескольких сот метров, быстро осматриваюсь в надежде обнаружить «мессер», но увидел лишь самолет Мухина, который на малой высоте выписывал глубокий вираж. Слышу по радио его взволнованный голос:

- Упал «мессер» слева в плавни!

Пытаюсь в сплошных зарослях тростника с редкими блюдцами воды рассмотреть какие-нибудь признаки падения. В одном месте, где крутился Мухин, заметил несколько кусков белого металла и черное пятно на фоне сплошной зелени. «Все-таки не ушел, гад! Там, в трясине, тебе и место! А Мухин молодчина, не оторвался, даже сумел проследить за падающим «мессером».

Теперь важно не попасть под удар других вражеских истребителей, которые могут внезапно из облаков атаковать нас. Мы перешли па бреющий и взяли курс на свой аэродром.

После колоссального морального и физического напряжения сознание того, что удалось одержать победу в схватке с превосходящими силами врага, рождает в душе чувство ликования. Но радость моментально сменяется тревогой: удалось ли нашей «пешке» благополучно долететь до своего аэродрома? Где ведомая пара и почему она в решительную минуту боя не оказалась на месте? Не выдержали, видно, мои «старики» первого испытания боем. Поставили нас с Мухиным в крайне трудное положение.

Проносимся с Мухиным бреющим над нашей стоянкой, резко взмываем вверх, кручу восходящую бочку, что означает - возвращаемся с победой. Такова была у нас традиция. К нам бросились с поздравлениями.

- Где «пешка»? Возвратилась?

- Да не волнуйся, возвратилась, - бодро за всех ответил мой механик Суховицкий.

Иван Ильич был старше по возрасту многих летчиков и техников, в том числе и меня, поэтому и называли его уважительно по имени и отчеству. Иван Ильич любил и знал свое дело. Его трудами и заботами наш «як» был эталонным, лучшим по состоянию в эскадрилье. Это было признано всеми. Наша дружба и взаимопонимание крепли с каждым днем, и мне поэтому легче было перенести расставание с моим бывшим механиком Анатолием Шароновым, который был переведен в другое звено.

Иван Ильич помог мне расстегнуть привязные ремни и первым делом спросил:

- Как прошел полет, товарищ командир?

- Все хорошо, Ильич. Оружие работало безотказно. «Мессера» загнали в дунайские плавни.

- Поздравляю, командир, с победой, - с искренней радостью ответил Суховицкий.

Мы еще не успели выкурить по папиросе с Мухиным, как Иван Ильич уже закончил заправку бензином и, сняв боковые капоты мотора, копался в нем, протирая ветошью подтеки масла и пыль.

- Золотой человек Иван Ильич. Руками таких, как он, и добывается победа! - как бы между делом заметил Мухин.

Мои «старики» произвели посадку раньше нас, и им было очень неудобно докладывать о выполнении задания. На мой вопрос: «Почему оторвались?» - ведущий пары, щупленький на вид летчик, ничего вразумительного ответить не мог.

- Облачность мешала, вот мы и потеряли вас, - проговорил он, не глядя на меня.

С трудом удержал себя от резких слов, но про себя подумал: «Нет, это не истребители».

Говорят, что истребителями не рождаются, ими становятся в процессе боевой учебы, повседневного напряженного труда, постоянного стремления к совершенствованию летного мастерства. Я полностью разделяю это мнение. Но в то же время, боевой опыт, наблюдения за истинными истребителями, нашими советскими асами, за их действиями в воздухе и на земле, проявлениями характера подтверждали мнение о том, что большинству истребителей присущи такие черты, как быстрота реакции, решительность, неуемная энергия и подвижность. Самым обидным для летчика-истребителя были слова командира: «Что ты чухаешься, как бомбер!»

При разборе этого боевого вылета командир эскадрильи не пощадил самолюбия моих ведомых и резко их отчитал:

- Облачность помешала? Плохому танцору всегда что-нибудь мешает…

На следующий день после описанного воздушного боя вблизи командного пункта полка па специальном стенде с фотографиями победителей извещалось, что 23 августа старший лейтенант Б. Маслов, старший лейтенант А. Рыбаков и лейтенант В. Воронов сбили в воздушных боях по одному «мессершмитту», далее следовали слова поздравления с победой. Особенно нас всех радовала первая победа в воздушном бою Алексея Рыбакова, который совсем недавно прибыл в наш полк и очень быстро завоевал всеобщее уважение и доверие.

Черноволосый и чернобровый, с красивыми карими глазами, постоянной улыбкой на лице, он привлекал простотой, скромностью и общительностью. Волею судеб он в течение всей войны был инструктором в Ейском военно-морском авиационном училище и выполнял очень трудную и необходимую для фронта работу по подготовке летчиков-истребителей. Алексей не мог скрыть радости, что ему на завершающем этапе войны все-таки удалось вырваться из училища на фронт. Летчики, которые вместе с Рыбаковым принимали участие в этом боевом вылете, с восхищением рассказывали о мужестве и летном мастерстве Алексея, о том, как метко он сразил «мессера», который пытался прорваться к прикрываемым «пешкам».

Вечером в летной столовой мы от души поздравили Алексея Николаевича с первой победой и пожелали ему успехов в будущем. Смущенный всеобщим вниманием и искренним участием своих боевых товарищей, он не мог скрыть радости, улыбки, а его глаза излучали восторг и благодарность.

- Я очень счастлив, что оказался вместе с вами в

прославленном гвардейском полку. Спасибо вам за поддержку и добрые слова. Постараюсь оправдать доверие, - взволнованно сказал Рыбаков.

Каждый из присутствующих летчиков разделял чувства и слова своего боевого товарища. В дни напряженной боевой работы весь личный состав полка был охвачен единым боевым порывом, жил одной думой и одной мечтой внести свой вклад в общее дело Победы, приумножить боевую славу полка. Летчики, техники и механики с интересом читали строчки стихотворения, написанного полковым поэтом, которое называлось «Слава авдеевцам».

Немцам соколы морские Спать спокойно не дают, И горды мы, что другие, Нас «авдеевцы» зовут. Нас в бой ведет Авдеев И гремят его дела. Нет отважней, нет смелее Черноморского орла.

Непритязательны эти строки, но в то время они нам были дороги своей искренностью.

Мы уже не раз слышали восторженные отзывы о новом истребителе Як-3, и можно попять, какой ажиотаж был в полку, когда к нам прибыли два самолета этого типа. Летчики с интересом осматривали самолеты, делились впечатлениями:

- Вот бы па таких машинах повоевать! И вооружение прекрасное: пушка и два крупнокалиберных пулемета.

Первым па новой машине полетал Авдеев. Он показал пилотаж над аэродромом и, совершив посадку, коротко сказал:

- Не самолет, а мечта пилота!

В один из августовских дней в полк прилетел командующий ВВС Черноморского флота генерал-лейтенант авиации В. Ермаченков. Он первым делом поинтересовался новым самолетом, обошел его кругом, посидел в кабине, расспросил Авдеева и буквально через час взлетел па Як-3 в воздух. Командующему машина также понравилась, и па следующий день он в паре с Авдеевым принимал участие в боевом вылете полка.

Василий Васильевич Ермаченков в дни наступления не смог усидеть в штабе и выбрал время, чтобы лично слетать на боевое задание с гвардейцами.

Генерала В. В. Ермаченкова летчики за глаза с уважением и гордостью называли Ермак. И действительно, своей внешностью, могучей фигурой, крупными, красивыми чертами лица он чем-то напоминал легендарного Ермака, с его силой и удалью. Василий Васильевич пользовался большим уважением и непререкаемым авторитетом у командования флота, командиров взаимодействующих соединений сухопутных войск и военно-воздушных сил.

По общему признанию всех, кто его знал и видел в деле,

Ермаченков был сильной, незаурядной личностью, В самые тяжелые периоды войны - при отступлении и обороне Одессы, Севастополя, Кавказа - он никогда не терял присутствия духа, бодрости и уверенности в победе, отличался сильной волей и неиссякаемой энергией, способностью организовать выполнение самых сложных боевых задач. Так, например, после оставления Крыма в небывало короткие сроки на Кавказском побережье была создана сеть аэродромов для базирования черноморской авиации. В решении столь сложной и важной задачи следует отметить прежде всего организаторский талант и настойчивость командующего и его ближайшего помощника - начальника тыла генерал-майора М. Д. Желанова.

Ермаченков часто бывал па аэродромах, встречался с личным составом. Он хорошо знал состояние дел в каждом полку, кадры летного состава, с большим уважением относился к опытным и смелым воздушным бойцам. Среди летного состава о нем ходила добрая слава. Его уважали и в то же время побаивались, зная его высокую требовательность и нетерпимость к ошибкам.

Необычный воздушный десант

Наступление наших войск стремительно развивалось. 25 августа части 46-й армии вышли к левому берегу Дуная и овладели Измаилом. Активно действовали корабли Дунайской флотилии и морская пехота. Были высажены десанты и освобождены порты па Дунае: Сулина, Вилково, Жибриени, Килия Новая и Килия Старая. К исходу 27 августа войска 3-го Украинского фронта совместно с кораблями и частями Черноморского флота овладели всеми узлами сопротивления противника от устья Дуная до Галаца. Авиация флота, в том числе и наш полк, оказывала содействие приморскому флангу войск и обеспечивала боевые действия сил флота.

29 августа во второй половине дня меня, Акулова и Рыжкина неожиданно вызвал командир эскадрильи. В землянке вместе с ним находился начальник штаба полка майор «Пекинский. Этого худощавого, с тонкими чертами лица, всегда подтянутого и аккуратного офицера уважали в полку. Несмотря па загруженность земными делами, Иван Владимирович нередко вылетал на боевые задания. И на этот раз мы предполагали, что придется лететь вместе с ним. Так оно и оказалось.

- Вот какую необычную задачу поставил нам командующий ВВС, - начал Локинский…

Задача действительно была необычной. Нам предстояло в составе шестерки Як-9 произвести посадку па румынский

аэродром Мамайя и захватить его. Сложность и необычность задачи заключались в том, что штаб полка не располагал данными об обстановке в районе Констанцы. Никто не мог внести ясность: успели ли подойти туда наши войска, есть ли поблизости немцы, как отнесутся к нам румыны. Поэтому надо было детально разработать порядок действий нашей группы в зависимости от складывающейся обстановки.

Постановка задачи превратилась, по сути дела, в совместную выработку решения, в котором приняли участие все летчики группы. После обмена мнениями договорились действовать следующим образом. Полет до Констанцы выполнять на малой высоте, впереди пара Локинского, а сзади, с превышением, - четверка во главе с Грибом. При подходе к аэродрому набрать высоту, внимательно осмотреть летное поле и оценить поведение противника. Если он не будет проявлять враждебных действий, то первыми должны произвести посадку Акулов с Рыжкиным, а затем по обстановке и остальные. Если же при посадке по первой паре откроют огонь, Акулов с Рыжкиным должны немедленно развернуться и взлетать, а наша задача атаками с воздуха прикрыть их. Па случай непредвиденных обстоятельств было решено в грузовой отсек каждого «яка» посадить техников или механиков с автоматами. Летчикам выдали дополнительно по двадцать патронов к пистолету «ТТ». Закончив инструктаж, Локинский сказал:

- Самое главное не попасть в ловушку, правильно и своевременно оценить обстановку. Я надеюсь на всех вас, - говорил он тихим голосом, делая длительные паузы между словами и фразами. - Что касается действий после посадки, если все пойдет гладко, решим на месте. Я думаю, на подготовку пятнадцати минут вам хватит, - посмотрев на часы, закончил Локинский.

Перед выходом из землянки, оглядев нашу форму, Локинский все же не удержался и сказал:

- Желательно всем переодеться, как-никак в гости летим к румынам.

За всех ответил наш командир Гриб:

- Ничего, форма самая фронтовая, переодеваться некогда.

Мы смущенно смотрели друг на друга. Действительно, наша форма много повидала на аэродроме и в полетах, поизносилась и имела далеко не привлекательный вид. Мы, как правило, летали на боевые задания в темно-синих хлопчатобумажных кителях, в черных флотских брюках, заправленных в кирзовые сапоги. В пыльной обуви и одежде, без знаков различия трудно было узнать и отличить летчиков от техников и механиков. Единственным

отличительным признаком были, пожалуй, ордена па кителях. У кого больше - тот летчик. Конечно, у каждого из пас хранились кителя и брюки «первого срока» на торжественный случай или для выезда в город. По времени на переодевание не было, и мы взлетели в своей обычной летной форме. Гриб и на этот раз определил меня ведомым к себе, а за нами следовала пара - Акулов и Рыжкин.

Аэродром Мамайя располагался на берегу моря, в двадцати километрах к северу от военно-морской базы Констанца. Через сорок минут полета паша группа выскочила на бреющем па аэродром и резко взмыла вверх. В воздухе самолетов противника не было и с земли огня не открывали. Мы стремились побыстрее и повнимательнее рассмотреть, что же делается на летном поле. Наше внимание привлекли два больших ангара в западной части аэродрома и рядом стоянка самолетов - восьмерка «мессеров» в одну линию. Это насторожило нас и мы пошли в набор высоты, чтобы обеспечить себе атаку, если взлетят «мессеры». Выполняем круг над аэродромом. Все спокойно: «мессеры» не взлетают, зенитки огня не открывают. Слышу голос Локинского:

- Ну как, Двадцать второй, может, попробуем сесть? Как договорились?

После небольшой паузы Гриб ответил:

- Мне не нравятся эти «мессеры». Может, штурманем их, а там посмотрим, что дальше делать.

- Я тоже на них посматриваю. Было указание первыми огня не открывать. А румыны «Т» выложили против ветра. Пока ничего подозрительного, - опять послышался голос Локинского.

- Давайте попробуем, - наконец-то согласился Гриб.

- Тридцатый, заходите на посадку. Видите, где выложено «Т», вот там и садитесь, - тут же дает Гриб указание Акулову.

Акулов без промедления зашел и произвел посадку точно у посадочного знака. Сказались его высокая летная выучка и опыт. В самые решительные моменты Борис умел собраться и проявить хладнокровие. Об этом мы хорошо знали. И па этот раз он оправдал доверие, хотя Садиться на незнакомый аэродром было рискованно, ведь никто не знал, как отнесутся к нам вчерашние враги.

Четверка «яков» во главе с Пекинским продолжала парами барражировать над аэродромом и наблюдать за Действиями Акулова и румын. Мы с волнением наблюдали и ждали развязки. После пробега Акулов развернулся и порулил к ангарам, где стояли группами люди и наблюдали за нашими самолетами. Что же будет дальше? И вдруг видим, кто-то отделился от группы и флажками стал показывать Акулову место стоянии. «Вот как!

Встречают со веси правилам».

Акулов остановился и выключил мотор. Значит, все в порядке, можно садиться всем. Первым пошел па посадку Рыжкин - напарник Акулова, следом за ним сели мы с Грибом, а уж за нами - пара Локинского. Зарулили и поставили «яки» в линию. Смотрю за действиями ведущего и, следуя его примеру, выключаю мотор, открываю замок крышки грузовой кабины. Тут же появляются механики с автоматами на груди. Они первыми соскакивают на землю и встают впереди наших самолетов, готовые открыть при необходимости огонь из автоматов. Мы также вылезаем из кабин самолетов и подходим к Локинскому. Рассматриваем стоящих в нескольких десятках метров людей, замечаем появившийся над их головами плакат с надписью па русском языке: «Добро пожаловать!» Молча переглядываемся. Выходит, что паше появление для них не было неожиданным. От толпы отделились несколько человек и направились в нашу сторону. Впереди шел тучный военный в фуражке с высокой тульей и большим козырьком.

Не доходя нескольких шагов, он остановился, отдал честь и что-то сказал по-румынски. Рядом с ним появился щупленький, в солдатской форме без знаков различия человек;

- Вас приветствует начальник летной школы, - сказал он по-русски.

Из разговора с начальником школы удалось узнать, что в районе аэродрома немецких войск нет, а советские еще не появлялись. Далее он сказал, что на основании решения нового румынского правительства Румыния прекратила боевые действия против Советского Союза и будет вести борьбу совместно с союзниками против фашизма. Диктатор и прихвостень Гитлера Антонеску арестован.

Глядя па начальника школы и других румынских военнослужащих, мы испытывали чувство настороженности. Трудно укладывалось в сознании, что перед нами стоят вчерашние противники и мы с ними ведем мирную беседу.

Первая встреча была короткой. Локинский принял решение немедленно вылететь в Одессу для доклада командованию, а нашу четверку во главе с Грибом оставить в Мамайе.

Проводив Локинского и посоветовавшись, мы решили расположиться около самолетов, никуда не отлучаться и постоянно нести охрану. Но пашей просьбе румыны быстро установили возле самолетов две палатки, где мы и намеревались организовать ночлег.

Вечером начальник школы передал Грибу приглашение на ужин в летную столовую. И вновь пришлось держать совет.

Решили, оставив механиков для охраны самолетов, принять приглашение.

Во время ужина наших летчиков посадили рядом с румынскими пилотами. В торце хорошо сервированного стола восседал толстый начальник школы с брезгливой миной на лице. Он всем своим видом подчеркивал свое безразличие и вынужденную необходимость сидеть с нами за одним столом. Большинство же румынских летчиков проявляли общительность и охотно отвечали на все наши вопросы. Хозяева вели себя подчеркнуто дружелюбно и стремились всячески во всем угодить нам.

Когда Гриб провозгласил тост за Красную Армию, за Победу, мы весьма настойчиво попросили, чтобы наши новые знакомые выпили бокалы стоя и полностью, до дна. Эти пожелания были выполнены без всяких оговорок.

Поздно вечером мы возвратились па аэродром и долго не могли уснуть после всего пережитого и увиденного за день. Ночь прошла спокойно, без тревог и происшествий. 30 августа наш полк всем составом перелетел на аэродром Мамайя. В тот же день мы узнали о высадке морского десанта и овладении портом Констанца. 31 августа войска 2-го Украинского фронта вступили в столицу Румынии - Бухарест.

Ясско- Кишнневская наступательная операция завершилась разгромом крупной группировки немецко-фашистских войск и выводом Румынии из войны на стороне Германии.

Восемь раз столица нашей Родины салютовала доблестным воинам 2-го и 3-го Украинских фронтов, Черноморского флота и Дунайской военной флотилии.

В четырех приказах Верховного Главнокомандующего отмечались отличные боевые действия моряков и летчиков Черноморского флота. В числе отличившихся пехотинцев, танкистов, артиллеристов, саперов, летчиков была объявлена благодарность летчикам генерал-лейтенанта Ермаченкова, полковника Корзунова, подполковника Авдеева.

Мечта летчика

Наступление наших войск развивалось успешно. В первых числах сентября 1944 года они вышли к границам

Болгарии и Югославии. Были созданы благоприятные условия для изгнания гитлеровцев из всех Балканских стран.

После перебазирования полка на аэродром Мамайя румыны передали нам служебные и жилые помещения, ангары и убыли в другое место. Захваченные исправные немецкие самолеты Ме-109

было решено перегнать в Ейское авиационное училище и использовать их для обучения курсантов воздушному бою.

1 сентября нас с Акуловым вызвал командир эскадрильи.

- Получаем новые самолеты Як-3. На вас возлагается боевая задача - перегнать самолеты с завода для нашей эскадрильи. Сделайте по паре полетов на машине командира полка для тренировки и сегодня же вылетайте на Ли-2 вместе с летчиками других эскадрилий, - коротко изложил задачу Гриб.

Возглавлял группу перегонки майор Войтенко.

В первых же полетах на Як-3 мы убедились в высоких летно-тактических характеристиках этой машины. Летчики с восторгом отзывались о новом самолете, наделяли его самыми лестными эпитетами: «Чудо-машина! Мечта пилота! Легкая, как «ишак»!-и добавляли:- Вот бы повоевать на таких самолетах!»

Особенно стремились к этому те, кто уже не раз выходил на поединок с «мессерами» и испытал на собственном опыте, с каким трудом достигалась победа в бою. Самолет Як-3 был самым легким, скоростным и одним из лучших истребителей периода Великой Отечественной войны. Он превосходил по своим летно-тактическим характеристикам фашистские самолеты Ме-109 и ФВ-190, а также лучшие американские и английские истребители «Аэрокобра» и «Спитфайр». Полеты на Як-3 доставляли истинное наслаждение. На нем был установлен форсированный мотор водяного охлаждения М-105пф мощностью 1240 лошадиных сил, масляный радиатор не выступал, а располагался внутри центроплана. Все это позволяло повысить максимальную скорость до 620 километров в час, а также улучшить разгонные и взлетно-посадочные характеристики. Самолет был исключительно легким и простым в управлении, имел: мощное вооружение.

На Як- 3 воевали французские летчики из эскадрильи «Нормандия-Неман» и также с восторгом отзывались об этой машине.

На аэродроме, расположенном недалеко от Тбилиси, куда мы прибыли за получением новых машин, скопилось немало американских самолетов-истребителей «Аэрокобра», «Тандерболт». Их перегоняли наши летчики из Ирана.

При облетах «яков» в процессе приемки мы не только выжимали из них все, на что они были способны, но и демонстрировали полное превосходство над хваленными американскими «кобрами» в воздухе. Да и в разговорах, при встречах с нашим летчиками-перегонщиками никто не пытался даже оспаривать преимущество Як-3, все отдавали предпочтение нашему истребителю.

За короткое время мы с Акуловым, Денисовым, Рыжкиным и

другими летчиками полка перегнали на аэродром Мамайя сорок самолетов Як-3 без происшествий, за исключением вынужденной посадки Акулова на воду, которая могла закончиться трагически.

Сложность перегонки заключалась в том, что приходилось выполнять посадку па пяти промежуточных аэродромах Кавказа, Крыма и в Одессе для дозаправки топливом. На Як-3 не было грузовой кабины, куда можно было бы посадить техника или механика, и нам самим приходилось осматривать и дозаправлять самолеты. Во время войны такое положение было обычным, и летчики в большинстве своем хорошо знали технику и могли самостоятельно готовить самолеты к вылету, а кое-кто из наиболее предусмотрительных постоянно имел в кабине истребителя инструмент, и прежде всего плоскогубцы и отвертку.

Обычно перелеты осуществлялись парами и четверками на малой высоте. У моего друга Бориса Акулова был один изъян, о котором знали только его близкие товарищи. Он, как и Паша Королев, не умел плавать. Для нас это открытие было полной неожиданностью. До войны он жил в Севастополе, у моря и… не научился. Непостижимо. Но факт остается фактом, узнали об этом совершенно случайно, когда в один из жарких дней пытались шутя затащить его в воду и окунуть. Он сначала отшучивался, а потом, видя, что слова не помогают, стал отбиваться от нас по-настоящему. До этого дня Акулов тщательно скрывал свои «недуг» и не давал повода для разговоров и подначек, летал на любое, самое сложное задание над морем и робости не проявлял. И надо же произойти такому: Акулов, не умеющий плавать, оказался в воде без спасательного жилета!

При полете парой с Рыжкиным над лиманом на малой высоте у Бориса неожиданно заклинило мотор. Вин г остановился, и ему ничего не оставалось делать, как садиться на воду. Акулов не успел даже осмыслить происходящее, буквально через несколько мгновений плюхнулся в воду, самолет стал медленно погружаться и вода хлынула в кабину. «Что делать? Как быть? - лихорадочно заработало сознание. - Прежде всего надо незамедлительно выбираться из кабины».

Отстегнув лямки парашюта, он встал на сиденье, чтобы осмотреться, и тут же его обожгла мысль: «А где же жилет?!» Осмотрел кабину, жилета не оказалось. Вода быстро прибывает. И вокруг вода. Берега не видно. Защемило сердце, глупо ведь получилось: воевал, дрался, и вот так бесславно погибнуть. И где, у себя дома, когда никто по тебе не стреляет.

Утопающий хватается за соломинку. Так и в данном случае. Акулов схватился за самолет и решил держаться, сколько будет возможно.

На счастье, Борис «упал» в мелководный лиман. Крылья, нос и кабина сразу ушли под воду, на поверхности оставалась лишь верхняя часть фюзеляжа и хвостовое оперение. Акулов выбрался на фюзеляж и осторожно переполз па стабилизатор, который торчал над водой. Самолет медленно погружался в ил. Ведомый Бориса Рыжкин, заметив место вынужденной посадки, на максимальной скорости помчался на аэродром Мамайя и немедленно доложил о случившемся.

Командир полка среагировал по-боевому: не теряя времени, для спасения Акулова был направлен самолет У-2. Бориса обнаружили на фоне зеркальной водной глади, когда он уже стоял по колено в воде па стабилизаторе и держался лишь за верхний кончик киля. Еще десять-пятнадцать минут - и все было бы кончено.

Если бы не быстрые действия напарника и друга Акулова - Михаила Рыжкина, вряд ли удалось бы найти и спасти оказавшегося в беде Бориса. В этом эпизоде опять решающую роль сыграла фронтовая дружба, стремление сделать все возможное, чтобы выручить своего товарища, На следующий день Акулов и Рыжкин прилетели на аэродром Мамайя и оказались вместе с боевыми друзьями.

В кругу летчиков Акулов подробно рассказал о происшедшем с ним, самокритично признал и свои ошибки.

- Не забывайте надевать спасательный жилет при полете над морем, - наставлял он молодых летчиков.

Братушки

8 сентября 1944 года войска 3-го Украинского фронта перешли румыно-болгарскую границу. Черноморскому

флоту надлежало высадить морские десанты в Варну и Бургас.

События в Болгарии развивались очень быстро. Под руководством Болгарской Коммунистической партии и Национального комитета Отечественного фронта развернулась борьба трудящихся Болгарии за свержение реакционного режима, разрыв союза с фашистской Германией, за установление народной власти. С гор спустились партизанские отряды, в наиболее крупных городах но призыву партии рабочий класс поднял восстание. 9 сентября к власти пришло правительство Отечественного фронта. 8 и 9 сентября с гидросамолетов под прикрытием истребителей 6-го гвардейского полка были высажены десанты морских пехотинцев в портах Варна и Бургас. Болгарские патриоты с радостью встречали своих освободителей.

В эти же дни нашей эскадрилье была поставлена задача провести рекогносцировку аэродрома Балчик и определить возможность базирования на нем нашего полка. Капитан Гриб во главе четверки «яков» первым произвел посадку па ограниченную площадку, проявив при этом высокое летное мастерство.

Весть о советских летчиках быстро разнеслась по ближайшим болгарским деревням. Болгары встречали их как братьев, хлебом и солью по славянскому обычаю, самым попятным словом «Братушки!». Оно слышалось со всех сторон. Встречи с местным населением превратились в общий светлый и радостный праздник.

Аэродром Балчик по своим размерам не мог обеспечить базирование полка истребителей, поэтому на следующий день группа Гриба перелетела обратно па аэродром Мамайя.

К исходу 9 сентября войскам 3-го Украинского фронта был отдан приказ о приостановлении боевых действий на территории Болгарии. Болгарский народ поднял оружие против фашизма вместе с воинами Красной Армии. Участием в освобождении Румынии и Болгарии закончились боевые действия на Черном море.

В дальнейших боевых действиях по освобождению Югославии, Венгрии и Австрии принимали активное участие Дунайская флотилия, морская пехота и разведчики 30-го разведывательного полка Черноморского флота.

В ноябре 1944 года в жизни нашего полка произошло несколько важных событий. Указом Президиума Верховного Совета СССР за боевые подвиги и героизм майору С. Войтенко и капитану М. Кологривову было присвоено звание Героя Советского Союза. Таким образом, число Героев - воспитанников нашего гвардейского дважды Краснознаменного Севастопольского истребительного авиаполка возросло до девяти. Ранее этого высокого звания были удостоены Михаил Васильевич Авдеев, Константин Степанович Алексеев, Иван Павлович Белозеров, Михаил Иванович Гриб, Филипп Филиппович Герасимов, Константин Дмитриевич Денисов, Георгий Васильевич Москаленко.

Боевые дела, мужество и героизм Героев Советского Союза являются ярким примером беззаветного служения и преданности делу Коммунистической партии, советскому народу. Чествование новых героев вылилось в общий праздник полка.

В это же время мы расстались с нашим боевым и любимым командиром Михаилом Васильевичем Авдеевым, который уехал на академические курсы в Ленинград. Он очень тепло попрощался с летчиками, техниками и всем личным составом,

сфотографировался на память, пожелал нам новых успехов в умножении боевой славы крылатой гвардии.

День Победы

До майских дней 1945 года мы не теряли надежды принять участив в завершающих боях Великой Отечественной. На аэродроме Мамайя мы постоянно несли боевое дежурство, шла работа по совершенствованию летного мастерства. В строй вставали молодые летчики, прибывшие из училища. Боевая учеба велась непрерывно, с высоким напряжением и учетом опыта боевых действий.

В январе 1945 года произошли перемены и в руководстве нашей эскадрильи. Капитан Гриб убыл на курсы, а командиром эскадрильи после длительного лечения и учебы был назначен наш старый друг и товарищ старший лейтенант Тарасов. Заместителем командира - старший лейтенант Петров, которого мы также хорошо знали по совместной службе и боевым делам. Как и прежде, наша эскадрилья отличалась сплоченностью и дружбой летного и технического состава.

В феврале 1945 года наш полк перелетел на аэродром Херсонес для выполнения ответственной задачи по прикрытию Ялтинской конференции глав государств антигитлеровской коалиции. В ходе встреч с американскими и английскими летчиками были проведены демонстрационные полеты наших летчиков на Як-3. Виртуозной техникой пилотирования блеснули капитан Кологривов и лейтенант Гусаков. Американцы и англичане с большим интересом следили за их полетами, не скрывая восхищения летными и боевыми возможностями Як-3. Достойно представляли Родину и славную советскую авиацию летчики и инженерно-технический состав нашего полка.

В зимние месяцы нам была поставлена новая, необычная задача: с самолетов У-2 вести поиск морских мин на прибрежных фарватерах. Мины, выставленные в ходе боевых действий на Черном море, представляли серьезную угрозу судоходству, имели место случаи подрыва транспортных судов.

В результате зимних штормов мины срывало с минрепов, они всплывали на поверхность. Ветром и течением их нередко выносило на протраленные прибрежные фарватеры. С целью обеспечения безопасности плавания судов командование флота приняло решение использовать тихоходные У-2. Вот еще какую необычную задачу выполнял наш учебный, из фанеры и перкаля, самолет.

Ежедневные полеты на поиск плавающих мин Представляли определенную сложность, так как весь полет продолжительностью более двух часов приходилось выполнять над морем. Сильные

ветры, низкая температура, заряды снега и дождя усложняли пилотирование. По вызову и наведению летчиков мины, называемые «черной смертью», подрывались нашими катерами и тральщиками.

Но как бы мы ни были заняты полетами, учебой, мы всегда следили за положением на фронтах. В последние дни апреля и в начале мая с волнением слушали сообщения о завершающих боях в логове фашистского зверя, в Берлине. И вот наконец-то сообщение: «Берлин пал! Над рейхстагом взвилось Красное знамя Победы!»

Рано утром 9 мая я заступил па боевое дежурство командиром звена истребителей Як-3. Как обычно, наши техники выкатили самолеты из ангара, осмотрели и опробовали моторы. Летчики дежурного звена приняли машины и доложили о готовности. Все шло по установленному порядку, и вдруг раздался телефонный звонок в нашей комнате. Я поднял трубку:

- Командир дежурного звена лейтенант Воронов. Оперативным дежурным полка оказался капитан Земницкий, адъютант второй эскадрильи, бывший штурман-торпедопосец. В одном из боевых вылетов он получил ранение в шею, у него были повреждены голосовые связки, и поэтому говорил он хриплым, тихим голосом:

- Победа, Володя! Конец войне! Поздравляю! Германия капитулировала. Гитлеру канут!

Все мы чувствовали, что конец войны близок, и с нетерпением ждали этого сообщения. Но, тем не менее, известие о долгожданной и выстраданной победе пришло как-то неожиданно.

Победа!

Чувство радости и волнения охватило всех присутствующих в комнате дежурных летчиков.

Советский народ, объединенный единой целью - отстоять свободу и независимость Родины, уничтожить фашизм, ценой невероятно тяжелых потерь и лишений одержал полную победу над врагом человечества - фашизмом…

Алексей Петрович Земницкий сообщил также, что на десять часов назначено общее построение и митинг, где будет объявлен приказ Верховного Главнокомандующего по войскам Красной Армии и Военно-Морскому Флогу. А нам выпала доля в день всенародной радости и ликования нести боевое дежурство. Как же принять участие во всеобщем торжестве? Решил посоветоваться с моим другом Денисовым.

- Давай с тобой взлетим во время митинга и покажем класс в честь Победы, - предложил Сергей.

Позвонил по телефону.

- Алексей Петрович, есть предложение взлететь парой во время митинга и пилотажем со стрельбой отсалютовать в честь Победы, - сказал я.

Опытный и очень тактичный капитан Земницкий по-дружески ответил:

- Я понимаю тебя. Знаю, что сердце разрывается от радости н хочется сотворить что-то невероятное. Но пусть верх возьмет разум. Не лучше ли обойтись без вылета?

Трудно было возразить.

- Пожалуй, вы правы. Придумаем что-нибудь без вылета.

Решили во время митинга, когда раздастся всеобщее «Ура!», присоединить «свой голос» залпом из всех огневых точек дежурных самолетов. Собрал летчиков и довел задачу:

- Развернуть все самолеты носом в сторону моря. По команде запустить моторы и дать три длинных очереди из всех точек с интервалом две секунды. После салюта пополнить боезапас до полного.

К назначенному времени все летчики заняли свои места в кабинах и приготовились к стрельбе. По сигналу старшего техника звена Гриля запустили моторы.

- Командир, митинг начался, уже кричат «Ура!», - сказал Суховицкий, вскочив на плоскость моего «яка».

Нажимаю на кнопку передатчика на секторе газа и даю команду:

- Огонь!

Почти одновременно воздух разрезал залп из четырех пушек и восьми пулеметов. Повторяю команду по радио:

- Огонь! Огонь!

Наш салют с боевых самолетов на аэродроме слился с многоголосым «Ура!» всего личного состава полка в честь Великой Победы. Возбужденные и счастливые летчики и техники дежурного звена собрались возле моей машины.

- Вот это салют!

- Здорово получилось!

Неведомо откуда появились бидоны с красным виноградным румынским вином. Некоторые предлагали отметить радостное событие. Слышались голоса:

- Братцы, победа! Боевое дежурство теперь ни к чему…

- Против кого воевать-то?

Пришлось кое-кого убеждать и призывать к совести. Боевое дежурство есть боевое дежурство, и никаких послаблений не должно быть. Надо отдать должное моим летчикам: Денисову, Мухину, Карякину, все они поддержали меня, проявили должную

выдержку.

Через несколько часов к нам пришел заместитель командира по политчасти майор Пятницкий и принес текст приказа Верховного Главнокомандующего. Я построил личный состав дежурного звена, и он зачитал текст приказа. Навсегда запомнились слова: «Великая Отечественная война, которую вел советский народ против немецко-фашистских захватчиков, победоносно завершена, Германия полностью разгромлена.

…Москва от имени Родины салютует доблестным войскам… тридцатью артиллерийскими залпами из тысячи орудий». И, как во всех приказах, в заключение такая знакомая и дорогая всем фраза: «Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!»

И в этот момент все, кому довелось во время войны терять боевых товарищей и друзей, вспоминали тех, кто не дожил до светлого дня Победы…

С наступлением темноты мы закатили самолеты в ангар и направились в общежитие на отдых. Во всех комнатах, где жили летчики и техники, стояли невероятный шум и веселье. Безучастных не было, всем хотелось любым доступным способом выразить радость и ликование по случаю Победы. В некоторых комнатах раздавались нестройные голоса, пытающиеся затянуть любимые фронтовые песни «Темная ночь», «Землянка», «Дороги».

В общей большой комнате, где располагались офицеры-техники, слышался громкий голос Саши Дюпина. Стоя па койке, он читал Владимира Маяковского:

Слушайте,
товарищи потомки,
Агитатора,
горлана- главаря.

- Саша, - закричали мы, - Есенина почитай. Умел Дюпин читать Есенина и любил. И вот зазвучали в нашей горластой, удалой солдатской компании простые и удивительно тонкие, по-домашнему простые есенинские стихи.

…Устав таскаться
По чужим пределам,
Вернулся я
В родимый дом.
Зеленокосая,
В юбчонке белой,
Стоит береза над прудом.

Какая великая сила у поэзии. Способная возмутить, вдохновить, поднять на бой, она умела и так вот умиротворить казалось бы совсем загрубевшие сердца и души воинов. Веяло от

стихов теплом родного дома, любящего и ждущего сердца. Веяло миром и Родиной.

- Дюпин, - вдруг тихо сказал Сутырин, - давай вспомним друзей боевых.

Все замолчали. И зазвучали непритязательные стихи самого Саши. Были простыми эти стихи и, наверное, не очень талантливыми, по посвящались они павшим друзьям, не дожившим до радостного дня. И потому воспринимались особенно близко.

Хочу сказать тебе, мой друг,
Что не забыли мы тебя.
И помнить будем подвиг твой,
И песни, и слова.
Когда в огонь мы вместе шли,
Ты не щадил себя.
И если друг твой был в беде,
Ты рядом был всегда.

…На следующий день по инициативе командира эскадрильи Тарасова было решено поехать в Констанцу и продолжить празднование Победы. Определенного плана заранее выработано не было. Предполагалось посмотреть порт и город. С орденами на груди, с ярко начищенными пуговицами, в кителях и брюках клеш первого срока, одетые в лучшее, что было у каждого, собрались ветераны нашей эскадрильи - летчики и техники и на полуторке направились в Констанцу. Сначала решили зайти в один из многочисленных городских ресторанов и подкрепиться.

Радушно, с улыбками встретили блестящих морских летчиков хозяин ресторана и официанты. Они старались как можно лучше угостить почетных гостей. В отдельной комнате, куда нас провели, мы подняли бокалы и выпили за Великую Победу. Молча, стоя, почтили память боевых товарищей, отдавших жизнь за Родину, за наше правое дело.

В памяти каждого из нас промелькнули имена соратников и друзей Георгия Матвеева, Александра Костючкова, Ивана Протасова, Иосифа Котова, Николая Кучумова, Николая Маркина и многих других. Каждый из нас в эти минуты давал клятву: «Мы, живые, навечно сохраним память о вас в пашем сердце».

Кто- то из летчиков подал мысль посетить госпиталь и поздравить с победой наших раненых воинов. Это предложение всем пришлось по душе. Тут же закупили корзины с цветами и всей группой направились в госпиталь.

Врачи и сестры сначала встретили нас настороженно, но все же не устояли перед моряками-гвардейцами. После взаимных поздравлений разрешили встретиться с ранеными в палатах.

Встреча с бойцами превратилась в незабываемый и волнующий праздник. Повсюду слышались приветствия, возгласы и смех.

Мы испытывали безмерную радость, видя, как светлели мужественные лица наших солдат и офицеров, тех, кому не повезло в последние дни войны и было суждено оказаться на госпитальной койке.

Рукопожатия и объятия, слова благодарности и признательности из уст раненых вызывали теплые ответные чувства, рождали и поднимали праздничное настроение у наших летчиков.

Нашлись и музыкальные инструменты, послышались звуки аккордеона, гитары, мелодии любимых песен военных лет. С хорошим настроением, с чувством удовлетворения от встречи с незнакомыми, но родными и близкими советскими людьми возвратились мы вечером на свой аэродром.

В эти дни лица бывалых и молодых воинов, летчиков и техников излучали радость и счастье, гордость за наш народ и нашу Родину, уверенность в своих силах. Особые чувства испытывали те, кому довелось сполна испытать тяготы и лишения войны, потери боевых друзей, родных и близких, невероятное физическое и моральное напряжение. Все они переживали настоящее и полное счастье - ощущение и понимание величия свершившегося.

Подвиги ваши, память о вас бессмертны!

Есть на крымской земле город у моря, раскинувшийся на холмах и по берегам живописных бухт, город, который знают и любят все советские люди, который чтят наши друзья во всем мире.

Это Севастополь, город-герой, символ мужества и стойкости нашего парода. Много памятников в Севастополе, ярко отражающих величие народного подвига в период первой обороны и Великой Отечественной войны.

При въезде в город со стороны Ялты, на самом высоком месте, откуда открывается прекрасный вид на Севастополь и море, там, где в дни героической обороны располагался аэродром, взметнулась ввысь трехгранная стела с краснозвездными крылышками стилизованных самолетов.

Монумент «Мужеству, героизму авиаторов-черноморцев» нашел признание у благодарных севастопольцев и тех, кто видел его. На этом месте непременно остановится каждый посетитель города, склонит седую голову ветеран войны, принесут цветы

молодожены, здесь принимают в пионеры, вручают комсомольские билеты. Особенно много цветов всегда у вертикальных плит из красного гранита, на которых увековечены имена летчиков, штурманов, стрелков, радистов, не вернувшихся из боевого полета, не имеющих захоронений, чьей могилой стало Черное море. Их много ~ 1299 имен!

В одной из песен, посвященных героизму советских людей в Великой Отечественной войне, есть такие слова:

Бывают безымянные высоты, Но все солдаты носят имена…

Да, каждый солдат, сложивший голову в боях за Родину и оставшийся в живых, имеет имя, и святой долг всех живых не забывать тех, кто ценой жизни защитил советскую землю и завоевал Победу. Как-то мне довелось услышать такие слова: «Мы погибли бы, если б пе погибали!»

Короче и точнее невозможно выразить вклад в Победу тех, кто не вернулся с войны, кто погиб в смертельной схватке с фашизмом. Не было бы Победы, если бы у советских людей не было непоколебимой веры в правое и святое дело ленинской партии, несокрушимой стойкости и решимости отдать самое дорогое-жизнь за Родину.

На граните Стены памяти фамилии героев топ-мачтовых и торпедных атак, мастеров штурмовых и бомбовых ударов, отважных истребителей и разведчиков.

Среди тех, чей прах и останки боевых машин покоятся на дне Черного моря, 67 фамилий и моих однополчан - летчиков 6-го гвардейского дважды Краснознаменного истребительного авиаполка.

Благодарная Советская Родина никогда не забудет подвигов своих крылатых сыновей.

Это они - бесстрашные рыцари черноморского неба смело вступали в бой с превосходящими силами врага, не помышляя об отступлении.

Это они, не зная страха, без колебаний и сомнений шли па самопожертвование, на таран во имя победы над фашизмом.

Это они, в ответ на вопрос командира: «Кто полетит? Задание сложное и опасное», первыми делали шаг вперед.

Это они, из когорты отважных, в самой сложной обстановке, не жалея себя, приходили на помощь и выручали товарищей.

Они всегда были первыми, самыми надежными и верными воинами. Они были там, где труднее, там, где опаснее, там, где нужнее.

Все они были молоды, все они очень любили жизнь.

Но они не могли поступать иначе в смертельной схватке с врагом, потому что в груди билось и звало на подвиг пламенное

сердце коммуниста и комсомольца.

Авиаторы- черноморцы внесли достойный вклад в общее дело Победы советского народа над фашистской Германией. Они совершили 131 637 боевых вылетов, потопили 345 кораблей и судов, уничтожили 2149 самолетов, большое количество другой боевой техники и живой силы врага. За мужество и героизм 61 летчику и штурману было присвоено звание Героя Советского Союза. Одна авиадивизия и пять полков получили почетное звание «гвардейские». Двенадцать соединений и частей награждены орденом Красного Знамени, в том числе три авиаполка удостоены этой награды дважды. Одна авиационная база награждена орденом Красной Звезды. Семнадцать авиационных полков и дивизий удостоены наименований причерноморских городов, при освобождении которых они отличились.

Десять улиц города-героя Севастополя носят имела черноморских соколов: Острякова, Степапенко, Коробкова, Токарева, Михайлова, Иванова, Лобанова, Хруста-лева, Кондрашова, Саввы.

Бороздят просторы океанов и морей морские суда с именами на борту: Константина Алексеева, Ильи Ильина, Ивана Корзунова, Николая Острякова, Леонида Севрюкова.

Советский пород помнит и никогда не забудет их ратные дела и подвиги.

Создание памятника авиаторам-черноморцам в Севастополе стало всенародным делом: в его проектировании, строительстве принимали активное участие шефы черноморцев из Молдавии, Днепропетровска, Николаева. Большую помощь и внимание оказали партийные, советские, комсомольские и общественные организации Крымской области и Севастополя. Трудно переоценить вклад ветеранов-черноморцев, которые воскресили имена погибших героев.

Если посмотреть на монумент со стороны лестницы, то непременно привлечет внимание белая волна, поднимающаяся от Стены памяти к главному символу славы черноморской авиации - трехгранной стеле, устремленной вверх, к звездам. Эта волна символизирует преемственность поколений авиаторов-черноморцев. Жизнь, подвиг, вклад в Победу тех, чьи имена увековечены в бронзе, служат основой для крутого взлета, новых достижений черноморцев в укреплении оборонной мощи па-щей социалистической Родины сегодня.

За последние годы повсюду, в том числе и на Черноморском флоте много сделано полезного по повышению эффективности воспитания нашей молодежи на славных революционных и

боевых традициях Коммунистической партии и советского парода.

Тысячи молодых воинов, тружеников предприятий, колхозов и совхозов посещают музей ВВС Черноморского флота, комнаты боевой славы в авиационных гарнизонах, прикасаются к подвигам своих отцов и дедов. Во многих школах Севастополя, Крыма, других областей и городов созданы музеи, комнаты, стенды, посвященные подвигав моряков и летчиков-черноморцев.

В 153 и средней школе города Куйбышева по инициативе преподавателей и комсомольцев собрано немало материалов и Дорогих реликвии, рассказывающих о героях и подвигах летчиков 6-го гвардейского полка.

Многие ветераны-фронтовики, в том числе и мои однополчане, до сих пор в строю, активно трудятся на предприятиях и в различных организациях, часто встречаются с молодежью. Все они живут интересами и делами нашего парода и Коммунистической партии.

Идут годы, все дальше в историю уходят события военных лет, все меньше остается свидетелей тех грозных событий. Но живет и будет жить боевое братство бывших фронтовиков, их готовность отдать все свои силы для того, чтобы жила и крепла страна родная - Советский Союз.

Ветераны- фронтовики ВВС Черноморского флота ежегодно встречаются в Севастополе. Регулярно собираемся и мы -бывшие летчики, техники, механики, оружейники 6-го гвардейского дважды Краснознаменного истребительного полка. К сожалению, с каждым годом паши ряды редеют: старые раны, военные невзгоды берут свое. В 1979 году ушел из жизни наш «ведущий орел», Герой Советского Союза генерал-майор авиации М. В. Авдеев. Преждевременно вырвала смерть из наших рядов отважных воздушных бойцов: М. Кологривова, Б. Маслова, В. Русакова, Б. Акулова; техников А. Гриля, И. Суховицкого. Однако те из нас, кто жив, кто остается в строю, активности не снижают. Отдают много сил и энергии делу патриотического воспитания молодежи. Мы работаем за себя и за наших боевых друзей, которых уже нет.

Справедливо говорят, что память - очень тяжелая ноша: она вне таких категорий, как усталость или различные житейские невзгоды. Поэтому, когда вы видите как обнимаются при встречах ветераны-фронтовики, а иногда и со слезами на глазах, будьте великодушны и снисходительны к ним. Кто видел кровь и смерть, кто отстоял Родину, кто оставил па поле битвы своих любимых, самых дорогих и близких людей, у того душевные раны не заживают, они будут волновать их до последних дней жизни.

У каждого участника Великой Отечественной - своя война. Поэтому, вполне естественно, в своем повествовании я ограничился описанием только того, что испытал и видел сам. В этом мне помогли записи военных лет. Я считал своим долгом прежде всего рассказать о тех моих боевых друзьях, кто погиб и не дожил до Победы.

Естественно, что чаще всего в книге упоминаются мои товарищи по эскадрилье, те, кого я знал ближе других. И пусть простят меня участники описанных боев и событии, что мне не удалось должным образом вспомнить и написать обо всех, кто достоин почета и уважения. Для этого бы понадобились многие и многие книги. Один уже написаны. Другие, я уверен, обязательно будут написаны.

Подвиги авиаторов-черноморцев в Великой Отечественной войне всегда будут ярким примером мужества, героизма, верности делу Коммунистической партии Советского Союза.

Воронов В.И. **Морские истребители** .
М.: ДОСААФ, 1986. - 254 с. Тираж 100 000 экз.

Аннотация издательства: В своей книге автор, бывший морской летчик-истребитель 6-го гвардейского дважды Краснознаменного Севастопольского истребительного авиаполка рассказывает о подвигах товарищей по оружию в боях при обороне Кавказа, освобождении Крыма и юга Украины, изгнании немецко-фашистских захватчиков с территории Румынии и Болгарии. С особой симпатией и уважением автор вспоминает о тех, кто не дожил до дня Победы, погиб а жестоких боях за Родину

Slavacop2
21.03.2015